

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 2, 2024

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 6:45 p.m. [ET] to study the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2025, with the exception of Library of Parliament Vote 1.

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

[*Translation*]

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

Please make sure to keep your earpiece away from all microphones at all times. When you are not using your earpiece, place it face down on the sticker placed on the table for this purpose.

Thank you all for your cooperation.

Welcome, senators and Canadians joining us on sencanada.ca.

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

Senator Forest: Good evening, and welcome. Éric Forest from the Gulf division in Quebec.

Senator Gignac: Good evening. Clément Gignac from the Kennebec division in Quebec.

Senator Loffreda: Good evening, and welcome. Tony Loffreda from Montreal, Quebec.

[*English*]

Senator MacAdam: Jane MacAdam, Prince Edward Island.

Senator Fridhandler: Daryl Fridhandler, Alberta.

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

Senator Ross: Krista Ross, New Brunswick.

Senator Marshall: Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 2 octobre 2024

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 18 h 45 (HE), pour étudier le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025, à l'exception du crédit 1 de la Bibliothèque du Parlement.

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

[*Français*]

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

Veuillez tenir 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'à tous les Canadiens qui se joignent à nous sur sencanada.ca

Je m'appelle Claude Carignan, sénateur du Québec et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales. J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter, en commençant par ma gauche.

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

Le sénateur Gignac : Bonsoir. Clément Gignac, division de Kennebec, au Québec.

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

[*Traduction*]

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

Le sénateur Fridhandler : Daryl Fridhandler, de l'Alberta.

La sénatrice Pate : Kim Pate. J'habite ici, sur le territoire non cédé des Algonquins Anishinaabeg. Je vous souhaite la bienvenue.

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

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

Senator Smith: Larry Smith, Montreal.

[Translation]

The Chair: Honourable senators, today we are resuming our study of the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2025, which were referred to committee by the Senate on March 19, 2024.

We are pleased to have with us today several senior officials and Crown corporation representatives from VIA Rail Canada, VIA HFR Inc., Canadian Heritage, the Canadian Broadcasting Corporation and the Canada Council for the Arts.

Welcome, and thank you for accepting our invitation. I understand that one official from each organization will make a brief statement and then answer our questions.

Allow me to introduce Carl Delisle, Chief Financial Officer, VIA Rail Canada; Martin Imbleau, Chief Executive Officer, VIA HFR; David Dendooven, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy, Planning and Corporate Affairs, Canadian Heritage; Carol Najm, Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian Broadcasting Corporation; and Michelle Chawla, Director and Chief Executive Officer, Canada Council for the Arts.

With that, I'll give the floor to Carl Delisle, followed by Martin Imbleau, David Dendooven, Carol Najm and Michelle Chawla.

Carl Delisle, Chief Financial Officer, VIA Rail Canada: Mr. Chair, thank you for this opportunity to answer the committee's questions about our major expenditures and modernization projects.

I'm here today with my colleague, Denis Lavoie, who's just back here.

Mr. Chair, on the eve of our company's 50th anniversary, there's never been a better time for passenger rail development.

We recently published a new strategic plan, VIAAction 2030, designed to leverage our expertise and improve our performance.

Our goal is clear: to make VIA Rail a best-in-class operator in North America and a leader in integrated mobility at the heart of the passenger journey in Canada.

We're proud of our achievements to date.

[English]

First, the progressive commissioning of our new Venture trains in the Quebec City-Windsor corridor since 2022 represents a prime example of the modernization trend that VIA Rail is

Le sénateur Smith : Larry Smith, de Montréal.

[Français]

Le président : Honorables sénateurs et sénatrices, aujourd'hui, nous continuons notre étude sur le Budget principal des dépenses pour l'exercice se terminant le 31 mars 2025, qui a été renvoyé à ce comité par le Sénat du Canada le 19 mars 2024.

Nous avons le plaisir d'accueillir aujourd'hui quelques hauts fonctionnaires et des représentants de sociétés d'État, dont VIA Rail Canada, VIA HFR —VIA TGF inc., Patrimoine canadien, la Société Radio-Canada et le Conseil des arts du Canada.

Bienvenue et merci d'avoir accepté notre invitation. Je crois comprendre que chacun des dirigeants fera une courte déclaration et répondra à nos questions par la suite.

Je vous présente donc M. Carl Delisle, chef de la direction financière, VIA Rail Canada; M. Martin Imbleau, président-directeur général, VIA TGF; M. David Dendooven, sous-ministre adjoint, Politique stratégique, planification et affaires ministérielles, Patrimoine canadien; Mme Carol Najm, vice-présidente et cheffe de la direction financière, Société Radio-Canada; Mme Michelle Chawla, directrice et cheffe de la direction, Conseil des arts du Canada.

Sur ce, je donne la parole à M. Carl Delisle, qui sera suivi de M. Martin Imbleau, M. David Dendooven, Mme Carol Najm et Mme Michelle Chawla.

Carl Delisle, chef de la direction financière, VIA Rail Canada : Merci, monsieur le président, de nous offrir l'occasion de répondre aux questions du comité relativement à nos dépenses principales et nos projets de modernisation.

Je suis accompagné aujourd'hui de mon collègue Denis Lavoie, qui est ici à l'arrière.

Monsieur le président, à l'aube du 50^e anniversaire de notre société, l'heure n'a jamais été aussi propice au développement du rail passager.

Nous avons récemment publié un nouveau plan stratégique, VIAAction 2030, conçu de manière à exploiter notre savoir-faire et à améliorer nos performances.

Notre objectif est sans équivoque : nous visons à incarner l'un des meilleurs opérateurs ferroviaires en Amérique du Nord et à jouer un rôle de premier plan en matière de mobilité intégrée dans l'écosystème du transport de passagers au Canada.

Nous sommes fiers de nos réalisations à ce jour.

[Traduction]

Tout d'abord, la mise en service progressive de nos nouveaux trains Venture dans le corridor Québec-Windsor depuis 2022 représente un excellent exemple du mouvement de

undertaking. The full rollout of these 32 trainsets should be completed by the summer of 2025.

[*Translation*]

Meanwhile, we are carrying out major modernization work at our Montreal and Toronto maintenance centres to equip them with the technologies required to service this new fleet.

A new reservation system was also launched last November. More intuitive and incorporating a wide range of innovative functions, this new reservation platform contributes to offering our passengers a travel experience that is more user-friendly and more accessible.

Finally, the last federal budget highlighted the importance of investing in the passenger rail system by confirming the replacement of the aging trains that serve our long-distance and regional routes. This investment will transform passenger rail in every region of the country in the years to come. We are excited about completing this crucial new project for VIA Rail. Our experienced and motivated teams are already hard at work to make this project a success for the benefit of our passengers.

As you know, VIA Rail is financially supported by the federal government. We would therefore like to express our gratitude for its continued support and confidence in our work. This funding demonstrates a strong commitment to improving sustainable transportation across the country.

Mr. Chair, during the current fiscal year, we have been very careful to strike a balance between maintaining the services that are essential to Canadians and rigorous financial management in a sometimes unpredictable and challenging operating environment. As a sign of prudent management, VIA Rail has undertaken an in-depth review of its operational strategies and cost structures. This comprehensive review of all facets of our business is aimed at improving both our operational and financial performance.

We believe that the financial results for 2023 presented last spring bear witness to this rigour. Total revenue increased by \$97.7 million or 29.2% over 2022, thanks to increased frequencies and demand. More than four million passengers chose to travel by train in 2023, enabling VIA Rail to record its highest ridership level since 2019. Ridership increased by 24.7% compared to 2022. In this way, VIA Rail is striving to increase its revenues, limit its operating deficit and reduce its reliance on public funding.

modernisation de VIA Rail. Le déploiement complet de ces 32 rames devrait être complété d'ici l'été 2025.

[*Français*]

Pendant ce temps, nous effectuons d'importants travaux de modernisation à nos centres de maintenance de Montréal et Toronto, afin de les doter des technologies requises pour l'entretien de cette nouvelle flotte.

Un nouveau système de réservation a également été lancé en novembre dernier. Plus intuitif et intégrant une gamme étendue de fonctionnalités innovantes, cette nouvelle plateforme de réservations contribue à offrir à nos passagers une expérience de voyage à la fois plus conviviale et accessible.

Enfin, le dernier budget fédéral a souligné l'importance d'investir dans le transport ferroviaire de passagers en confirmant le remplacement de nos trains vieillissants qui desservent nos routes long parcours et régionales. Cet investissement permettra de transformer le transport ferroviaire de passagers dans toutes les régions du pays dans les années à venir. Nous sommes enthousiastes à l'idée de réaliser ce nouveau projet crucial pour VIA Rail. Nos équipes expérimentées et motivées sont déjà à l'œuvre pour faire de ce projet un succès, au grand bénéfice de nos passagers.

Comme vous le savez, VIA Rail bénéficie du soutien financier du gouvernement fédéral. Nous souhaitons donc lui exprimer notre gratitude pour son appui constant et sa confiance dans notre travail. Ce financement montre un engagement fort en faveur de l'amélioration du transport durable à travers le pays.

Monsieur le président, au cours du présent exercice financier, nous avons été très soucieux de rechercher un équilibre entre le maintien des services qui s'avèrent essentiels aux Canadiens et une gestion financière des plus rigoureuses dans un contexte opérationnel parfois imprévisible et présentant de nombreux défis. Signe d'une gestion prudente, VIA Rail a entrepris une revue approfondie de ses stratégies opérationnelles et de ses structures de coûts. L'examen exhaustif de toutes les facettes de nos activités vise à améliorer notre performance, tant opérationnelle que financière.

Nous croyons que les résultats financiers pour 2023 présentés le printemps dernier en témoignent. Les produits totaux ont augmenté de 97,7 millions de dollars, soit 29,2 % par rapport à l'année 2022 grâce à l'augmentation des fréquences et de la demande. Plus de quatre millions de passagers ont choisi de voyager en train en 2023, ce qui a permis à VIA Rail d'enregistrer son plus haut niveau d'achalandage depuis 2019. L'achalandage a augmenté de 24,7 % par rapport à 2022. VIA Rail s'efforce ainsi d'augmenter ses revenus, de limiter son déficit d'exploitation et de réduire le recours au financement public.

[English]

If the demand for our services continues to grow at the same pace, we should reach the same level of activity this year as the record performance achieved prior to the pandemic. However, we already know that some events — namely, the wildfires in Alberta — may have an impact on our ridership results.

[Translation]

In short, we can be proud of the work we've done to modernize our services and offer our passengers a renewed, safe and fully accessible travel experience, while helping to protect the environment and stimulate the Canadian economy.

We will be pleased to answer your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Delisle.

Martin Imbleau, Chief Executive Officer, VIA HFR – VIA TGF Inc.: Mr. Chair, ladies and gentlemen of the committee, I am sincerely grateful for this opportunity to share with you the latest developments in high-speed rail in the Quebec City-Toronto corridor. This important undertaking may well be the largest public infrastructure project since the construction of the St. Lawrence Seaway 75 years ago.

Before I get into progress to date, I'd like to point out that this project is not just about building new infrastructure. This is a strategic undertaking for the country's future. By offering passengers fast, frequent, reliable service on dedicated electrified track, we will significantly improve intercity mobility, stimulate productivity and reduce greenhouse gas emissions. In short, we will improve Canadians' lives.

This project will offer a real sustainable transportation alternative to serve the rapidly growing population within the corridor and address existing infrastructure capacity limits. Dedicated tracks will enable trains to run without having to stop for freight trains, thereby improving efficiency and reducing congestion issues. Separating passenger and freight service is essential to the future and productivity of all sectors. This will enable faster delivery of goods to consumers.

[English]

Why now? Because if we know that the cost will not go down and the necessity will only grow, now is the time to do it. If we don't act now, we will only find ourselves further behind with even more significant obstacles.

[Traduction]

Si la demande pour nos services continue de croître au même rythme, nous devrions atteindre cette année le même niveau d'activité que la performance record atteinte avant la pandémie. Cependant, nous savons déjà que certains événements, notamment les feux de forêt en Alberta, peuvent avoir un impact sur nos résultats d'achalandage.

[Français]

En somme, nous pouvons être fiers du travail accompli dans le but de moderniser nos services et ainsi pouvoir offrir à nos passagers une expérience voyage renouvelée, sécuritaire et entièrement accessible, tout en contribuant à protéger l'environnement et à stimuler l'économie canadienne.

Nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le président : Merci à vous, monsieur Delisle.

Martin Imbleau, président-directeur général, VIA HFR – VIA TGF inc. : Monsieur le président, mesdames et messieurs les membres du comité, je vous remercie sincèrement de l'occasion qui nous est donnée de partager avec vous les plus récents développements de l'important projet de train rapide dans le corridor Québec-Toronto. Il s'agit potentiellement du plus important projet d'infrastructure publique depuis la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent il y a 75 ans.

Avant d'aborder les progrès réalisés, j'aimerais souligner que ce projet dépasse la simple construction d'une nouvelle infrastructure. Il s'agit d'un projet stratégique pour l'avenir du pays. En proposant un service pour passagers rapide, fiable et fréquent qui circulera sur des voies réservées et électriques, nous visons à améliorer considérablement la mobilité interurbaine, à stimuler la productivité et à réduire les émissions de gaz à effet de serre, bref, à améliorer la qualité de vie des Canadiens.

Ce projet se veut une véritable alternative de transport durable qui répond à l'importante croissance de la population dans le corridor et aux contraintes imposées par les limites de capacité des infrastructures existantes. L'utilisation de voies réservées permettra aux trains de circuler sans avoir à s'arrêter pour le fret, ce qui améliorera l'efficacité et réduira les problèmes de congestion. Séparer les services de passagers et de fret est essentiel pour l'avenir et la productivité de chaque secteur. Cela contribuera à livrer les biens plus rapidement aux consommateurs.

[Traduction]

Pourquoi maintenant? Parce que si nous savons que les coûts ne baisseront pas et que les besoins n'iront qu'en augmentant, c'est maintenant qu'il faut agir. Si nous n'agissons pas maintenant, nous prendrons encore plus de retard et serons confrontés à des obstacles encore plus importants.

Let's take a quick look at how far we've come.

In the past year, the Toronto-Quebec City rapid train project has undergone significant evolution, both in its management structure and its overall direction. We have assembled a highly skilled management team because strengthening the leadership is crucial for the next phases of this project. The project's ambition has also evolved. In addition to working on increasing the frequency of passenger rail, we are also placing more emphasis on speed, aiming for the shortest possible travel times so that passengers can benefit from the same modern, efficient and high-quality transportation options found in Europe.

The project being developed is crucial for the population. The way it is being managed is quite interesting. Last summer, the Government of Canada shortlisted three consortia to take part in a competitive bidding process, inviting leading Canadian and international firms to present proposals to offer the best value to Canadians. They were invited to present us with two distinct proposals: a conventional option allowing trains to reach 200 kilometres per hour and a more ambitious one without limits or, as we like to say, as fast as possible.

In the coming months, the government is expected to announce the selection of one of the consortia as a private developer partner to collaborate with us to develop the infrastructure. This partnership will bring together the private sector's innovation and execution expertise with our public service mandate, ensuring that from the design phase onward, we deliver maximum value to Canadians. By significantly reducing travel times, increasing frequency and investing in passenger-dedicated electrified tracks, we will deliver a major shift toward more sustainable transportation.

This project will address the key challenges of the corridor situation, improving efficiency, capacity and connectivity. It will boost the Canadian economy by tackling one of the biggest challenges, which is lagging productivity.

Just as the St. Lawrence Seaway transformed the Canadian economy 75 years ago — and still continues to do so — the Toronto-Quebec City rapid train will create stronger connections between our cities, boost economic growth and make travel easier and more accessible.

Additionally, it will help mitigate rising costs of living by offering affordable alternatives throughout the corridors and the cities that are served. The project also focuses on meaningful collaboration with Indigenous communities. We will prioritize economic reconciliation by creating meaningful opportunities, including investment opportunities.

Jetons un coup d'œil rapide au chemin parcouru.

La dernière année, le projet de train rapide Québec-Toronto a beaucoup évolué, tant au niveau de sa structure de gestion que de son orientation générale. Nous avons constitué une équipe de gestion hautement qualifiée, car le renforcement du leadership est crucial pour les prochaines phases du projet. L'ambition du projet a également évolué. En plus de travailler à l'augmentation de la fréquence des trains de passagers, nous mettons davantage l'accent sur la vitesse, nous visons les temps de trajet les plus courts possibles afin que les passagers puissent bénéficier des mêmes options de transport modernes, efficaces et de haute qualité que celles que l'on trouve en Europe.

Le projet envisagé est crucial pour la population. La façon dont il est géré est très intéressante. L'été dernier, le gouvernement du Canada a présélectionné trois consortiums pour participer à un processus d'appel d'offres. Il a invité des entreprises canadiennes et internationales de premier plan à présenter des propositions afin d'offrir le meilleur rapport qualité-prix aux Canadiens. Celles-ci ont été invitées à nous présenter deux propositions différentes : une option conventionnelle permettant aux trains d'atteindre 200 kilomètres-heure et une option plus ambitieuse sans limites ou, comme nous aimons le dire, aussi rapide que possible.

Dans les prochains mois, le gouvernement devrait annoncer quel consortium est sélectionné comme partenaire privé pour collaborer avec nous dans la conception de l'infrastructure. Ce partenariat associera l'innovation et l'expertise du secteur privé en matière d'exécution à notre mandat de service public, garantissant ainsi que dès la phase de conception, nous offrons la valeur maximale possible aux Canadiens. Grâce à une réduction considérable de la durée des trajets, à une augmentation de leur fréquence et à un investissement dans des voies électrifiées réservées aux passagers, nous allons opérer un changement majeur en faveur d'un transport plus durable.

Ce projet permettra de relever les principaux défis dans ce corridor, il permettra d'améliorer l'efficacité, la capacité et la connectivité. Il stimulera l'économie canadienne en remédiant à l'un de nos plus grands problèmes, à savoir une trop faible productivité.

Tout comme la Voie maritime du Saint-Laurent a transformé l'économie canadienne il y a 75 ans — et continue de le faire —, le train rapide Québec-Toronto créera des liens plus forts entre nos villes, il stimulera la croissance économique et rendra les déplacements plus faciles et plus accessibles.

En outre, il contribuera à atténuer l'augmentation du coût de la vie en offrant des solutions de rechange abordables dans les corridors et les villes desservies. Ce projet misera également sur une réelle collaboration avec les communautés autochtones. Nous donnerons ainsi la priorité à la réconciliation économique en créant de réelles possibilités pour elles, y compris des possibilités d'investissement.

Now let's talk human beings. Imagine a young musician from Quebec City travelling to Bluesfest in Ottawa without the environmental impact of a flight. Imagine a daily commuter from Peterborough enjoying a stress-free journey to work in Toronto and back in time for dinner. Or imagine an elderly person from Trois-Rivières going to Montreal for treatment, avoiding car expenses and still making it back in the afternoon for bowling. This is what this project is all about. If there are only three things that you remember when we exit the room tonight, it is that this network is the following: First, it is a transportation service that will shrink distances and bring people closer together; second, it is an investment opportunity to generate economic and environmental benefits for Canadians for generations to come; and third, it is a generational opportunity to bring three capitals and two metropolises of the country closer together.

[Translation]

Thank you for your attention. I'm looking forward to discussing this with you.

The Chair: Thank you.

David Dendooven, Assistant Deputy Minister, Strategic policy, Planning and Corporate Affairs, Canadian Heritage: Thank you, Chair. I'm pleased to be here with you today. I would also like to acknowledge that we are gathered on the traditional and unceded territory of the Anishinaabe Algonquin. I'm here with Joëlle Montminy, Senior Assistant Deputy Minister, Cultural Affairs. We're happy to share information about the 2024-25 Main Estimates for Canadian Heritage.

Canadian Heritage and its portfolio organizations play a vital role in the cultural, civic and economic life of Canadians. Our policies and programs promote an environment where Canadians can experience dynamic cultural expressions, celebrate our history and build strong communities. The department invests in the future by supporting the arts, our official and Indigenous languages, multiculturalism, and our athletes and the sport system.

The department received a total of \$1.9 billion in the 2024-25 Main Estimates. That includes \$1.6 billion in grants and contributions, \$237.8 million in operating expenditures and \$30.9 million in statutory items. This is a total reduction of \$46.8 million, or 2.4% compared to the Main Estimates for the previous fiscal year. This reduction is due in large part to the termination of temporary funding initiatives and a return to pre-pandemic funding levels.

Parlons maintenant des humains. Imaginez un jeune musicien de Québec se rendant au Bluesfest, à Ottawa, sans l'impact environnemental d'un vol. Imaginez un travailleur qui fait quotidiennement la navette entre Peterborough et Toronto se rendant sans stress à son travail et rentrant à temps pour souper. Imaginez encore une personne âgée de Trois-Rivières se rendant à Montréal pour un traitement, sans frais de voiture et revenant à temps dans l'après-midi pour aller jouer aux quilles. C'est ce à quoi ce projet ouvre la porte. S'il n'y a que trois choses que vous retenez de notre témoignage ce soir, c'est, premièrement, que ce réseau offrira un service de transport qui réduira les distances et rapprochera les gens; deuxièmement, qu'il s'agit d'une occasion d'investissement qui procurera bien des avantages économiques et environnementaux aux Canadiens et aux générations futures; troisièmement, qu'il s'agit d'une occasion comme il s'en présente rarement de rapprocher trois capitales et deux métropoles du pays.

[Français]

Je vous remercie de votre attention. J'anticipe avec intérêt la conversation qui suivra.

Le président : Merci.

David Dendooven, sous-ministre adjoint, Politique stratégique, planification et affaires ministérielles, Patrimoine canadien : Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'être ici avec vous aujourd'hui. J'aimerais aussi souligner que nous sommes réunis sur le territoire traditionnel non cédé des Algonquins Anishinabes. Je suis accompagné de Joëlle Montminy, sous-ministre adjointe principale, Affaires culturelles. Nous sommes heureux de partager avec vous les informations concernant le Budget principal des dépenses de 2024-2025 de Patrimoine canadien.

Patrimoine canadien et les organismes de son portefeuille jouent un rôle vital dans la vie culturelle, civique et économique des Canadiens et Canadiennes. Nos politiques et nos programmes favorisent un milieu où les Canadiens peuvent faire l'expérience d'expressions culturelles dynamiques, célébrer notre histoire et notre patrimoine et bâtir des collectivités fortes. Le ministère investit dans l'avenir en appuyant les arts, nos langues officielles et les langues autochtones ainsi que nos athlètes et le système sportif.

Le ministère a reçu des autorisations totalisant 1,9 milliard de dollars dans le Budget principal des dépenses de 2024-2025. Ce montant inclut 1,6 milliard de dollars en subventions et contributions, 237,8 millions de dollars en dépenses de fonctionnement et 30,9 millions de dollars en postes législatifs. Ceci représente une diminution de 46,8 millions de dollars, ou de 2,4 %, par rapport au Budget principal des dépenses de l'exercice précédent. Cette baisse s'explique en grande partie par la fin des initiatives de financement temporaire et par un retour au niveau de financement précédant la pandémie.

The department will use the funding from the 2024–2025 Main Estimates to fulfill its mandate by delivering on its various core responsibilities.

[English]

Funding of \$636.2 million will serve to support the promotion of Canada's two official languages and the development of official language minority communities, as well as a coordinated federal approach to the implementation of the Official Languages Act. This includes new funding announced in Budget 2023 to support initiatives under the Action Plan for Official Languages 2023–2028, as well as the implementation of the Use of French in Federally Regulated Private Businesses Act.

Canadian Heritage will continue to work to support an environment in which Canada's arts and culture community can continue to play its vital role. Funding of \$542.3 million from the Main Estimates will support those efforts around creativity, arts and culture in 2024-25, including efforts to ensure that a range of Canadian artistic and cultural content is accessible at home and abroad, and to modernize Canadian legislation and regulation in areas such as broadcasting, digital news and copyright.

Sport is also a part of Canada's national identity and culture. The department has access to \$253.6 million in funding in these Main Estimates to deliver on that important component of its mandate.

Canadian Heritage's focus in this area will be guided by the objective to create safe and welcoming sport environments that reflect Canada's diversity and our values of equity, fairness and inclusion. Canadian Heritage will rely on \$250.7 million in funding to support diversity and inclusion in 2024-25 for initiatives including an Action Plan on Combatting Hate, which was launched just last week, as well as a renewed anti-racism strategy and the continued implementation of the Indigenous Languages Act.

Funding of \$119.4 million will be used by the department to continue to offer opportunities to Canadians to participate in celebrations and commemorations and to facilitate access to heritage.

Further to these Main Estimates before you, Budget 2024 announced a new investment of \$723.4 million, which is not reflected in the Main Estimates, over five years for Canadian Heritage related to supporting festivals, live events and performing arts; building museums and cultural centres; promoting access to books, news and journalism; supporting Indigenous languages and cultures; countering hate; supporting

Le ministère utilisera le financement reçu dans le Budget principal des dépenses de 2024-2025 pour remplir son mandat en exerçant ses différentes responsabilités essentielles.

[Traduction]

Un financement de 636,2 millions de dollars servira à la promotion des deux langues officielles au Canada et à la vitalité des communautés de langue officielle en situation minoritaire, ainsi qu'à des initiatives fédérales coordonnées de mise en œuvre de la Loi sur les langues officielles. Cela comprend le nouveau financement annoncé dans le budget de 2023 pour les initiatives découlant du Plan d'action pour les langues officielles 2023-2028 et la mise en œuvre de la Loi sur l'usage du français au sein des entreprises privées de compétence fédérale.

Patrimoine canadien continuera de favoriser un environnement dans lequel la communauté artistique et culturelle du Canada peut continuer de jouer son rôle vital. Le Budget principal des dépenses prévoit 542,3 millions de dollars afin d'appuyer la créativité, les arts et la culture en 2024-2025, dont les efforts visant à ce qu'un vaste éventail de contenu artistique et culturel canadien soit accessible au pays et à l'étranger, et à moderniser la législation et la réglementation canadiennes dans des domaines comme la radiodiffusion, les nouvelles numériques et le droit d'auteur.

Le sport fait également partie de l'identité et de la culture nationales du Canada. Le ministère a accès à un financement de 253,6 millions de dollars dans le présent Budget principal des dépenses pour s'acquitter de cet important volet de son mandat.

Les efforts de Patrimoine canadien dans ce domaine seront guidés par l'objectif de créer des environnements sportifs sûrs et accueillants qui reflètent la diversité du Canada et nos valeurs d'équité, de justice et d'inclusion. Patrimoine canadien comptera sur un financement de 250,7 millions de dollars pour soutenir la diversité et l'inclusion en 2024-2025, notamment par le déploiement du Plan d'action de lutte contre la haine, qui a été lancé la semaine dernière, ainsi que d'une stratégie antiracisme renouvelée et par la poursuite de la mise en œuvre de la Loi sur les langues autochtones.

Le ministère disposera de 119,4 millions de dollars pour continuer d'offrir aux Canadiens la possibilité de participer à des célébrations et à des commémorations et pour faciliter l'accès au patrimoine.

En plus de ce qu'on trouve dans le Budget principal des dépenses qui vous est présenté, le budget de 2024 prévoit un nouvel investissement de 723,4 millions de dollars sur cinq ans à Patrimoine canadien, qui n'est pas inclus au Budget principal des dépenses, pour les festivals, les événements en direct et les arts de la scène; la construction de musées et de centres culturels; la promotion de l'accès aux livres, aux nouvelles et au journalisme;

official languages; supporting sport; and building diverse and safe communities. And there is a new investment of \$307.2 million over five years for our portfolio organizations.

As noted, this funding is not reflected in the Main Estimates before you but will be accessed through supplementary estimates throughout the course of the year. Thank you for the opportunity to discuss these Main Estimates, and I also look forward to your questions.

The Chair: Thank you.

Carol Najm, Vice-President and Chief Financial Officer, Canadian Broadcasting Corporation: Good evening, chair and members of the committee. Thank you for the invitation to discuss the Main Estimates on behalf of CBC/Radio-Canada.

The 2024-25 Main Estimates show that CBC/Radio-Canada's total appropriation is \$1.38 billion. This is an increase of \$94 million. This is the result of two factors: The first is CBC/Radio-Canada's portion of the Treasury Board salary funding to all departments and Crown corporations to compensate them for inflation costs on salaries. For CBC/Radio-Canada, this represents an additional \$116.8 million in permanent, ongoing funding.

The second factor is a reduction in the appropriation of \$21 million for the additional temporary one-time funding that the corporation had been receiving in the previous three years that have ended.

I know that your focus today is on the Main Estimates, but I thought it might be helpful to provide you with a bit of an update on the overall financial situation of the corporation.

[Translation]

We are still facing financial challenges that are affecting the entire media industry in Canada. Audiences are moving away from television to digital platforms. Our programs are very successful — 21 million Canadians tune in every month — but while television advertising revenues and subscription revenues are dropping, two foreign companies, Meta and Google, have captured 80% of the advertising revenues for digital services.

About a third of the total budget for the CBC/Radio-Canada comes from commercial revenues, which have been adversely affected by this shift. As you know, last December, the CBC forecast \$125 million in financial pressures for 2024–2025,

le soutien aux langues et aux cultures autochtones; la lutte contre la haine; l'appui aux langues officielles; le sport; et l'édification de collectivités diversifiées et sûres. Il y a également un nouvel investissement de 307,2 millions de dollars sur cinq ans qui est prévu pour les organisations relevant de notre portefeuille.

Comme je l'ai déjà dit, ce financement ne figure pas dans le Budget principal des dépenses actuellement à l'étude, mais il apparaîtra dans les budgets supplémentaires déposés au cours de l'année. Je vous remercie de me donner l'occasion de venir discuter avec vous de ce budget principal des dépenses et j'attends avec impatience vos questions.

Le président : Merci.

Carol Najm, vice-présidente et cheffe de la direction financière, Société Radio-Canada : Bonsoir, monsieur le président, et mesdames et messieurs les membres du comité. Je vous remercie de m'avoir invitée à participer, au nom de CBC/Radio-Canada, à cette discussion sur le Budget principal des dépenses.

Selon le Budget principal des dépenses de 2024-2025, CBC/Radio-Canada recevra 1,38 milliard de dollars en crédits parlementaires, ce qui représente une augmentation de 94 millions de dollars. Cela s'explique par deux facteurs. Le premier est la portion qui revient à CBC/Radio-Canada sur la somme que verse le Conseil du Trésor à tous les ministères et sociétés d'État pour compenser les hausses de coûts liées à l'inflation salariale. Pour CBC/Radio-Canada, cela représente 116,8 millions de dollars de plus en financement permanent.

Le deuxième est une réduction de 21 millions de dollars des crédits parlementaires de CBC/Radio-Canada en raison de la fin d'un financement ponctuel que nous recevions depuis trois ans.

Je sais qu'aujourd'hui le sujet principal est le Budget principal des dépenses, mais je pense qu'il serait utile de faire le point brièvement sur la situation financière de CBC/Radio-Canada.

[Français]

Nous continuons de faire face à des défis financiers qui frappent toute l'industrie canadienne des médias. Les auditoires délaissent la télévision au profit des plateformes numériques. Les nôtres ont beaucoup de succès — 21 millions de Canadiennes et Canadiens les utilisent chaque mois —, mais en même temps que baissent les revenus publicitaires de la télévision et les revenus d'abonnement, deux entreprises étrangères, Meta et Google, accaparent environ 80 % des revenus publicitaires des services numériques.

Environ un tiers du budget total de CBC/Radio-Canada provient de nos revenus commerciaux, qui ont subi les contrecoups de ce virage. Comme vous le savez, en décembre dernier, la SRC prévoyait des pressions financières

which would result in the elimination of 800 positions and reduce our investments in programming created by independent Canadian producers.

[English]

The corporation did eliminate 205 vacant positions and 141 occupied positions, but it was able to preserve the remaining 450 positions because of three factors: an additional one-year investment of \$42 million in Budget 2024, which is not yet included in the Main Estimates; additional internal cost savings; and improvement in our corporation's revenue. We will balance our budget this year without further significant reductions.

We also continue to manage our resources in a way that protects the programs and services we provide to Canadians.

Thank you for your time. I would be happy to answer questions.

[Translation]

Michelle Chawla, Director and Chief Executive Officer, Canada Council for the Arts: Thank you for inviting the Canada Council for the Arts to speak to you about the 2024–2025 Main Estimates. With me are my colleagues Eva Jacobs, our Chief Financial Officer, Administration and Security, and Lise Ann Johnson, Acting Director General, Arts Granting Programs.

The Canada Council for the Arts is Canada's public arts funding body. It was created in 1957 as a Crown corporation with a mandate to "foster and promote the study and enjoyment of, and the production of works in, the arts."

In the 2024–2025 Main Estimates, the current year, the Canada Council for the Arts received \$363.8 million in funding. That figure is close to the amount received in 2023–2024, which was \$364.9 million.

As you may have noted, the Canada Council's actual expenditures were higher in 2022–2023, as were those of the department. They totalled \$423.4 million. That is the result of federal recovery funding that the Canada Council distributed to the arts sector in response to the pandemic.

The Canada Council will use the funding allocated in the 2024–2025 Main Estimates to carry out its mandate. Essentially, we award grants, prizes and funds to professional artists and arts

de 125 millions de dollars pour l'exercice de 2024-2025, ce qui devait se traduire par l'élimination de 800 postes et la réduction de nos investissements dans les émissions créées par des producteurs canadiens indépendants.

[Traduction]

Depuis, la SRC a réduit son effectif de 141 employés et éliminé 205 postes vacants. Nous avons pu sauver les 450 autres postes grâce à trois facteurs : un investissement supplémentaire de 42 millions de dollars sur un an qui n'apparaît pas encore dans le Budget principal des dépenses; des économies additionnelles à l'interne; et une amélioration de nos revenus commerciaux. Nous pourrions équilibrer notre budget cette année sans faire d'autres réductions majeures.

Nous continuons aussi de gérer nos ressources de manière à protéger les émissions et les services que nous offrons à la population canadienne.

Je vous remercie pour votre temps, et je serai heureuse de répondre à vos questions.

[Français]

Michelle Chawla, directrice et cheffe de la direction, Conseil des arts du Canada : Merci d'avoir invité le Conseil des arts à vous adresser la parole au sujet du Budget principal des dépenses de 2024-2025. Je suis accompagnée de mes collègues Eva Jacobs, dirigeante principale des finances, de l'administration et de la sécurité, et Lise Ann Johnson, directrice générale par intérim des programmes de subventions aux arts.

Le Conseil des arts du Canada est l'organisme public de soutien aux arts du Canada. Il a été créé en 1957 en tant que société d'État dont le mandat est de « favoriser et promouvoir l'étude et la diffusion des arts, ainsi que la production d'œuvres d'art ».

Dans son Budget principal des dépenses pour l'année en cours, soit 2024-2025, le Conseil des arts du Canada a reçu 363,8 millions de dollars. Ce chiffre est semblable à ce jour à celui du budget des dépenses de l'année précédente, soit 2023-2024, qui s'élevait à 364,9 millions de dollars.

Comme vous l'avez peut-être remarqué, les dépenses réelles du Conseil des arts pour 2022-2023 sont plus élevées, tout comme au ministère. Elles se chiffrent à 423,4 millions de dollars. Ceci est attribuable aux fonds de relance fédéraux ponctuels que le conseil a distribués au secteur des arts en réponse à la pandémie.

Le Conseil des arts utilisera les fonds reçus dans le cadre du Budget principal des dépenses de 2024-2025 pour remplir son mandat. Principalement, nous octroyons des subventions,

organizations in all disciplines: music, theatre, dance, visual arts, media arts, literature and so forth.

To give you an idea of the order of magnitude, the Canada Council supported more than 3,500 individual artists and close to 2,000 arts organizations. In addition, through our Public Lending Right Program, we made payments to more than 18,000 authors and other creators for their works in public libraries. That provided access to the arts for Canadians in more than 2,000 communities in all provinces and territories.

[English]

The Canada Council for the Arts also supports research on the arts, pursues partnerships that strengthen our contributions to the sector and creates public engagement activities. The Canada Council Art Bank has the largest collection of contemporary Canadian art in the world. It showcases these artworks by renting them out and through exhibitions.

The Canadian Commission for UNESCO also operates under the authority of the council. The commission promotes the values and programs of UNESCO within Canada toward a future of peace, reconciliation, equity and sustainable development.

With our support, the arts sector contributes significantly to the lives of Canadians. The arts are a major economic driver in Canada, with a culture GDP of \$60 billion and over 850,000 people working in culture occupations. The arts foster a sense of belonging, and they improve physical and mental well-being. The arts also create spaces for Canadians to come together to explore difficult topics that might otherwise divide us, and they create experiences for shared joy.

The arts sector is facing some notable challenges right now. Revenues are down because audiences, donors and sponsors are not engaging in the same ways they did before the pandemic. At the same time, expenses have gone up. The arts sector now needs to transform to become more sustainable. The council has an important role to play because we have a strong track record of supporting the arts with impact and with efficiency.

We are also connected to and have a robust understanding of all parts of the sector. We remain committed to supporting our country's arts sector to the benefit of Canadians economically, socially and culturally.

Thank you very much. I look forward to the questions and conversation.

des prix et des paiements à des artistes professionnels et à des organismes artistiques œuvrant dans toutes les disciplines : musique, théâtre, danse, arts visuels, arts médiatiques, littérature et plus encore.

Pour vous donner un ordre de grandeur, l'an dernier, le conseil a soutenu plus de 3 500 artistes à titre individuel et près de 2 000 organismes artistiques. De plus, dans le cadre de notre Programme du droit de prêt public, nous avons versé des paiements à plus de 18 000 auteurs et autres créatrices et créateurs pour leurs œuvres se trouvant dans les bibliothèques publiques. Cela a permis à des Canadiennes et Canadiens de plus de 2 000 communautés dans toutes les provinces et tous les territoires d'avoir accès aux arts.

[Traduction]

Le Conseil des arts du Canada soutient également la recherche sur les arts, il favorise les partenariats qui renforcent nos contributions au secteur et crée des activités d'engagement du public. La Banque d'art du Conseil des arts du Canada possède la plus vaste collection d'œuvres d'art contemporain canadien au monde. Elle met ces œuvres d'art en valeur par la location et la diffusion dans des expositions.

La Commission canadienne pour l'UNESCO relève elle aussi du conseil. La commission fait la promotion des valeurs et des programmes de l'UNESCO au Canada en vue d'un avenir de paix, de réconciliation, d'équité et de développement durable.

Avec notre aide, le secteur des arts contribue de manière importante à la vie des Canadiens. Les arts sont un moteur économique de premier plan au Canada, ils génèrent un PIB culturel de 60 milliards de dollars, et plus de 850 000 personnes travaillent dans le secteur culturel. Les arts favorisent le sentiment d'appartenance et améliorent le bien-être physique et mental. Les arts permettent également aux Canadiens de se réunir pour explorer des sujets difficiles qui pourraient autrement nous diviser, en plus de créer des expériences de joie partagée.

Le secteur des arts se heurte actuellement à des défis de taille. Les recettes sont en baisse parce que le public, les donateurs et les commanditaires ne sont pas aussi présents qu'avant la pandémie. Parallèlement, les dépenses ont augmenté. Le secteur des arts doit maintenant se transformer pour gagner en viabilité. Le conseil a un rôle important à jouer ici, car nous avons toujours su soutenir les arts avec efficacité.

Nous entretenons des liens avec tous les segments du secteur et nous les comprenons bien. Nous restons déterminés à appuyer le secteur artistique de notre pays pour le bien des Canadiens sur les plans économique, social et culturel.

Je vous remercie de votre attention. J'attends avec impatience les questions et la conversation.

The Chair: Thank you. We will start with questions. Each senator will have five minutes for the first round.

Senator Marshall: Welcome to all the witnesses. I'm interested in the High Frequency Rail project. That would be you, Mr. Imbleau.

Your associates were here last year, and they gave us some information, but I know you've been busy the past year. They were speaking about accountability to Parliament. They told us last year that there's no enabling legislation and that you were incorporated through articles of incorporation.

I was looking for some financial information. I found some quarterly financial statements for 2023-24, but I couldn't find them for the last quarter of 2023-24, which would have been the three months ending March 2024. They weren't on your website. Are all of your financial statements available?

Mr. Imbleau: Thanks for the question.

Actually, our annual statement will be available in the coming days, so it's a question of time. It's in the hands of the minister, so it's expected within the coming days. Since it's in the minister's hands as we speak, it should be made available when it is approved and made public.

Senator Marshall: Last year, your colleagues told us that because there was no enabling legislation, the corporation was governed by the Financial Administration Act. When I inquired about an annual report, they indicated it was a requirement of section 150. There's a requirement there to have a report released within three months of the fiscal year-end.

Is there going to be an annual report? If the statements aren't completed yet, there's no annual report.

Mr. Imbleau: There is an annual report that was provided by the corporation to —

Senator Marshall: And is it public?

Mr. Imbleau: It's not public yet. It has to be made public by the minister, from the way I understand it. I just finished my first year; I joined the corporation a year ago. It is in the process. My understanding is that all of this is within the minister's hands.

Senator Marshall: It's not on your website.

Mr. Imbleau: It's not yet because I think it has to be made public initially by the minister.

Le président : Je vous remercie. Nous allons commencer les questions. Chaque sénateur aura cinq minutes au premier tour.

La sénatrice Marshall : Bienvenue à tous les témoins. Je m'intéresse au projet de train à grande fréquence. Je m'adresserais donc à vous, monsieur Imbleau.

Vos associés sont venus ici l'an dernier pour nous informer sur ce projet, mais je sais que vous avez été très occupé au cours de la dernière année. Ils ont parlé de l'obligation de rendre des comptes au Parlement. Ils nous ont dit l'an dernier qu'il n'y avait pas de loi habilitante et que vous étiez constitués en société par statuts constitutifs.

J'ai cherché de l'information financière. J'ai trouvé quelques états financiers trimestriels de 2023-2024, mais je n'ai pas pu trouver ceux du dernier trimestre, soit ceux des trois mois se terminant en mars 2024. Ils ne figuraient pas sur votre site Web. Tous vos états financiers sont-ils accessibles?

M. Imbleau : Merci pour cette question.

En fait, nos états financiers annuels seront publiés dans les prochains jours, donc c'est une question de temps. Ils sont entre les mains de la ministre et devraient être rendus publics dans les prochains jours. Puisqu'ils sont entre les mains de la ministre au moment où nous nous parlons, ils devraient être publiés et rendus accessibles dès leur approbation.

La sénatrice Marshall : L'an dernier, vos collègues nous ont dit que faute de loi habilitante, la société était régie par la Loi sur la gestion des finances publiques. Lorsque j'ai demandé s'il y avait un rapport annuel, ils ont indiqué que c'était une exigence en vertu de l'article 150. Cet article prévoit la publication d'un rapport dans les trois mois suivant la fin de l'exercice.

Y aura-t-il un rapport annuel? Si les états financiers ne sont pas encore prêts, il n'y a pas de rapport annuel.

M. Imbleau : La société a remis un rapport annuel à...

La sénatrice Marshall : Est-il public?

M. Imbleau : Il n'a pas encore été rendu public. Il doit être rendu public par la ministre, d'après ce que je comprends. Je termine tout juste ma première année en poste; je me suis joint à la société il y a un an. Le processus est en cours. Je crois comprendre que tout cela est entre les mains de la ministre.

La sénatrice Marshall : Ce n'est pas sur votre site Web.

M. Imbleau : Ce ne l'est pas encore parce que je pense que la ministre doit d'abord le rendre public.

Senator Marshall: Okay, so I was looking for that. That does have a three-month time limit. Last year, we were told there were three directors appointed, but there are going to be seven. Have the full seven been appointed now?

Mr. Imbleau: We have a board of six now, so the intention would be to complete the board as soon as practically feasible.

Senator Marshall: There's one more to come?

Mr. Imbleau: There's one more to come.

Senator Marshall: Okay.

I'm interested in the project because it's going to be quite a large one that will cost billions of dollars. Does the corporation have authority to borrow? I'm wondering about your source of financing.

Mr. Imbleau: Today, the sole source of financing is via the government budget process. We're not looking at other borrowing possibilities.

Senator Marshall: The corporation has no authority to borrow?

Mr. Imbleau: No.

Senator Marshall: Okay. That's good.

Last year, we were told the estimated cost was between \$6 billion and \$12 billion. In your opening remarks, you said the project is evolving. Is there a new number?

Mr. Imbleau: There's not a new number because the scope is not defined yet. One thing that has changed since last year is that we're focusing on dedicated tracks, so most of it could be greenfield. Regarding the scope that may have been envisioned before me, I don't know those numbers. The way we're structured is that the co-development phase of this project is starting as soon as the government announces its decision. We will need time to define the scope and calibre before we provide numbers. We don't have an estimate, because it wouldn't be prudent to have an estimate considering the early stages of the project as we speak.

Senator Marshall: So maybe next year?

Mr. Imbleau: When we're sufficiently advanced on the engineering and the relations with the community to present something credible and solid, we'll make those numbers public.

La sénatrice Marshall : D'accord, c'est ce que je voulais savoir. Il y a un délai de trois mois. L'année dernière, on nous avait dit que trois administrateurs avaient été nommés, mais qu'il y en aurait sept. Les sept administrateurs sont-ils nommés maintenant?

M. Imbleau : Nous avons un conseil d'administration composé de six personnes à l'heure actuelle, et l'intention est de le compléter dès que possible.

La sénatrice Marshall : Il reste un administrateur à nommer?

M. Imbleau : Oui, il en reste un à nommer.

La sénatrice Marshall : D'accord.

Je m'intéresse à ce projet parce qu'il sera assez important et qu'il coûtera des milliards de dollars. Votre organisation a-t-elle le pouvoir d'emprunter? Je m'interroge sur vos sources de financement.

M. Imbleau : Pour l'instant, la seule source de financement est le processus budgétaire du gouvernement. Nous n'envisageons pas d'autres possibilités d'emprunt.

La sénatrice Marshall : Cette société n'a pas le pouvoir d'emprunter?

M. Imbleau : Non.

La sénatrice Marshall : D'accord. C'est très bien.

L'an dernier, on nous avait dit que le coût estimé se situait entre 6 et 12 milliards de dollars. Dans votre exposé, vous avez dit que le projet évoluait. Y a-t-il de nouveaux chiffres?

M. Imbleau : Il n'y a pas de nouveaux chiffres parce que la portée du projet n'est pas encore arrêtée. Ce qui a changé depuis l'année dernière, c'est que nous mettons l'accent sur les voies réservées, de sorte que la plus grande partie du projet pourrait être végétalisée. En ce qui concerne la portée du projet envisagé avant mon arrivée, je ne connais pas les chiffres. Notre structure prévoit que la phase de codéveloppement du projet démarre dès que le gouvernement aura annoncé sa décision. Nous aurons besoin de temps pour définir la portée et le calibre du projet avant de fournir des chiffres. Nous n'avons pas d'estimations, parce qu'il ne serait pas prudent d'en avoir étant donné que le projet est encore au stade embryonnaire au moment où nous nous parlons.

La sénatrice Marshall : Peut-être l'an prochain, alors?

M. Imbleau : Lorsque nous serons suffisamment avancés sur le plan de l'ingénierie et des relations avec la collectivité pour présenter quelque chose de crédible et de solide, nous rendrons ces chiffres publics.

Senator Marshall: You're familiar with the report issued by the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. They expressed a lot of concern over the accountability and the transparency of the corporation. What are you doing with that report?

Mr. Imbleau: I read that with interest. Most of my job is reaching out to communities and presenting the concept and explaining what the project is all about. In terms of transparency, we cannot be more transparent. We're presenting the options to everyone. Our job really starts when the co-development phase starts. We're still in the procurement phase today, which is led by the government, not by us. We're preparing ourselves by staffing and getting ready to take over the responsibility of the project when the project starts.

Senator Marshall: When will the co-development phase start?

Mr. Imbleau: Probably early in the year when the government makes the announcement of whom the winning consortium is. Then, basically, they pass along the puck to our team and tell us to develop that project. Maybe it's at the end of the year or early next year — that's the timing we're contemplating.

Senator Marshall: Okay.

I have a last question for you. I understood from discussions last year that there was going to be money paid to the three consortia. Who's paying that, and is it included in the Main Estimates? How much is it?

Mr. Imbleau: How much? I'm not sure if that's public information. I'll need to take that under advisement, but it's paid by the procurement process. It's not coming from the corporation but from the government. The procurement phase is led by both Public Services and Procurement Canada and Transport Canada.

Senator Marshall: Okay. Could you get back to us on that?

Mr. Imbleau: Yes, if it's public information, we will share that.

Senator Marshall: A second round, please. I have questions for some of the other witnesses. It goes fast.

La sénatrice Marshall : Vous connaissez le rapport publié par le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes. Ce comité a exprimé beaucoup d'inquiétudes quant à la responsabilité et à la transparence de votre organisation. Que faites-vous de ce rapport?

M. Imbleau : Je l'ai lu avec intérêt. La majeure partie de mon travail consiste à aller à la rencontre des collectivités, à présenter le concept et à expliquer en quoi consiste le projet. Pour ce qui est de la transparence, nous ne pourrions pas être plus transparents. Nous présentons les options à tous. Notre travail commencera réellement lorsque la phase de codéveloppement s'amorcera. Actuellement, nous en sommes encore à la phase d'approvisionnement, qui est dirigée par le gouvernement, et non par nous. Nous recrutons déjà du personnel et nous nous préparons à assumer la responsabilité du projet dès qu'il démarrera.

La sénatrice Marshall : Quand la phase de codéveloppement commencera-t-elle?

M. Imbleau : Probablement au début de l'année prochaine, lorsque le gouvernement annoncera le nom du consortium gagnant. Ensuite, il transmettra essentiellement le relais à notre équipe et nous instruira de mener le projet à bien. Ce sera peut-être à la fin de l'année ou au début de l'année prochaine; c'est ce à quoi nous nous attendons.

La sénatrice Marshall : D'accord.

J'ai une dernière question à vous poser. J'ai cru comprendre, d'après les discussions de l'année dernière, que de l'argent allait être versé aux trois consortiums. Qui paiera pour cela et est-ce inclus dans le Budget principal des dépenses? Quel en est le montant?

M. Imbleau : Le montant? Je ne suis pas certain que ce soit une information publique. Je devrai vérifier, mais ce sera payé dans le cadre le processus d'approvisionnement. L'argent ne viendra pas de notre organisation, mais du gouvernement. La phase d'approvisionnement relève conjointement de Services publics et Approvisionnement Canada et du ministère des Transports.

La sénatrice Marshall : D'accord. Pouvez-vous nous revenir là-dessus?

M. Imbleau : Oui, si ces renseignements sont publics, nous vous les enverrons.

La sénatrice Marshall : Je demanderais un deuxième tour, s'il vous plaît. J'ai des questions pour les autres témoins. Le temps passe vite.

[Translation]

Senator Forest: Thank you for your presentations, and thank you for being with us this evening.

My first question is for Mr. Delisle. It really seems that the number of delays is increasing every year: 72% of trains were on time in 2021, while just 59% were on time in 2023. Sometimes the delay is just a few minutes, but we all remember when 225 passengers were stranded on the train in May 2024.

How can you explain this decline in service reliability?

Mr. Delisle: Thank you for the question. There are two factors involved. First, you have to remember that VIA Rail owns 3% of the rail lines, while the rest is owned by the freight component. So we do not have control over the whole environment.

Secondly, our internal data show that 80% of our passengers arrive on time or within 30 minutes. Certain situations can arise and we try to minimize them as much as possible. As I said, we do not control the entire passenger environment.

Senator Forest: Since there is a significant increase in delays, is there a particular plan for the equipment and maintenance? Do you have a game plan?

Mr. Delisle: Regarding equipment, a new fleet has of course come into service nearly a year ago. We already have 18 trains in operation at this point. Modernization of the new fleet will of course resolve some of the issues.

Senator Forest: Mr. Imbleau, last week, the House of Commons Transport Committee tabled its report on high frequency rail. The partners would like to get a budget and timelines for this initiative within six months. Is that deadline feasible? Is it reasonable? Will it be possible to assess the costs for high frequency and high speed rail?

Mr. Imbleau: Thank you for your questions, senator. I will start with the second one.

We asked the three consortiums to tell us where we could launch the system, what it would look like and what would be feasible. We will review that with them next year.

The government will choose the consortium that we will work with, and we will assess the best options for Canada. There will probably be one option that will be assessed and put forward as

[Français]

Le sénateur Forest : Je vous remercie de vos présentations, et merci d'être avec nous ce soir.

Ma première question s'adresse à M. Delisle. Nous avons vraiment l'impression que les retards se multiplient d'année en année : 72 % des trains arrivaient à l'heure en 2021, alors que ce n'était que 59 % en 2023; parfois ce sont des retards de quelques minutes, mais on se souvient tous de mai 2024, quand 225 passagers ont été coincés dans leur wagon.

Comment explique-t-on cette baisse de fiabilité du service?

M. Delisle : Je vous remercie de la question. Il y a deux facteurs qui expliquent cela. Premièrement, on doit se rappeler que 3 % des rails sont détenus par VIA Rail, donc l'autre portion est détenue par ce qu'on appelle le volet cargo, le fret. On ne contrôle donc pas la totalité de l'environnement.

Deuxièmement, nos statistiques à l'interne disent que 80 % des passagers arrivent dans les temps voulus, c'est-à-dire à 30 minutes près. Certaines situations peuvent se produire et on tente de les réduire le plus possible. Comme je le disais, on ne contrôle pas tout l'environnement pour le passager.

Le sénateur Forest : Compte tenu du fait que le taux d'augmentation des retards est important, est-ce qu'il y a un plan particulier en ce qui concerne l'équipement et l'entretien? Est-ce qu'il y a un plan de match établi?

M. Delisle : Évidemment, si on parle de l'équipement, nous avons une nouvelle flotte pour le corridor qui est entrée en fonction il y a presque 12 mois. Nous avons déjà 18 trains en fonction jusqu'à maintenant. Bien sûr, la modernisation de la nouvelle flotte permet de régler une partie des enjeux.

Le sénateur Forest : Monsieur Imbleau, la semaine dernière, le Comité des transports de la Chambre des communes a déposé son rapport sur le projet de train à grande fréquence. Les partenaires souhaitent obtenir d'ici six mois un budget et un échéancier pour la réalisation de ce projet. Est-ce que ce délai est envisageable? Est-ce qu'il est raisonnable? Est-ce qu'il sera possible d'évaluer les coûts par rapport aux concepts du TGF et du TGV?

M. Imbleau : Merci de vos questions, sénateur. Je vais d'abord répondre à la deuxième.

On a demandé aux trois consortiums de nous dire à quel endroit on pourrait démarrer le système, de quoi le projet pourrait avoir l'air et ce qui serait envisageable. On va examiner cela avec eux à partir de l'année prochaine.

Le gouvernement va choisir un consortium avec lequel on fera affaire, et on va évaluer les options les plus avantageuses pour le Canada. C'est probablement une option qui sera évaluée et

regards engineering, permits and relations with First Nations communities. That will take a certain amount of time, of course.

It will take some time to develop a plan regarding speed. I don't really like the term high frequency rail, you know, because it is hard to define high frequency.

What we want to achieve for Canadians is rail service that is the fastest and best suited to Canadian realities, that is, the shortest travel times possible.

Will that be 200 km per hour? Will it be 330? We will look at that with our partners in the coming years and, once we have made enough progress, we will present the concepts and cost estimates to you.

The middle of next year is probably too soon. Unfortunately, that is the way projects are developed. Rushing and putting out figures too quickly undermines project development.

Senator Forest: So essentially, it would be train service that is as fast as possible for Canadians.

Mr. Imbleau: Rapid rail from Quebec to Toronto. We might have to change the name. We are also thinking about that.

Senator Forest: That's a good idea.

Moreover, parliamentarians are saying they are worried and so am I, considering that the new service that will be established could end up reducing service in the regions. We know the situation is already catastrophic in the regions.

In eastern Quebec last year, there was a train that left Mont-Joli every morning for Quebec City, and returned the same evening. Now there are only three trains per week and they run in the middle of the night.

There is a lot of concern in the regions about the establishment of this new service. Connecting service with the regions is key to balancing that concern.

For your part, are you analyzing that to see how to optimize connections and link the regional service with the national service?

Mr. Imbleau: Regional services are not my area of responsibility, unfortunately, so I will let my colleague take that question. Moreover, the plan is to maintain the existing services in the corridor. Between Quebec City and Toronto, the services operated by my colleague on my right will be maintained. The goal is not to reduce service, but above all to increase availability.

qui sera avancée sur les plans de l'ingénierie, des permis et des relations avec les Premières Nations et les communautés. Bien évidemment, faire cela prendra un certain temps.

Il faudra travailler pour savoir à quel moment on aura un plan établi de la vitesse à laquelle on ira. Vous savez, je n'aime pas beaucoup l'expression TGF, parce qu'un train à grande fréquence ne se définit pas très bien.

Ce qu'on cherche à réaliser pour les Canadiens, c'est le train le plus rapide et le plus adapté possible aux réalités canadiennes, c'est-à-dire les temps de trajet les plus courts possibles.

Est-ce que ce sera 200 kilomètres à l'heure? Est-ce que ce sera 330? On regardera cela avec nos partenaires au cours des prochaines années, et quand on sera suffisamment avancés, on vous présentera les concepts et les estimations de coûts.

Au milieu de l'année prochaine, c'est probablement trop tôt pour le faire. Malheureusement, c'est comme cela que l'on construit des projets. C'est en se précipitant et en présentant des chiffres trop rapidement qu'on affecte négativement le développement des projets.

Le sénateur Forest : Dans le fond, c'est un TPVP, un « train le plus vite possible » adapté aux Canadiens.

M. Imbleau : Un train rapide Québec-Toronto. Il faudrait peut-être qu'on change le nom. On pense aussi à cela.

Le sénateur Forest : C'est une bonne idée.

Par ailleurs, les parlementaires se disent inquiets et je partage cette inquiétude, compte tenu du nouveau service qui sera mis en place et qui pourrait réduire les services en région. On sait qu'en région, la situation est déjà catastrophique.

L'an dernier, dans l'Est-du-Québec, il y avait un train qui partait tous les matins de Mont-Joli et qui pouvait arrêter à Québec et revenir en soirée. Maintenant, il y a trois trains par semaine et ils passent en pleine nuit.

En région, l'inquiétude est importante par rapport à la mise en place de ce nouveau service. L'un des éléments clés pour pondérer cette crainte, c'est le service de connexion avec les régions.

De votre côté, est-ce qu'il y a une analyse qui se fait dans cet esprit, pour savoir comment on peut optimiser les connexions et intégrer les services qui desservent le régional et le national?

M. Imbleau : La question des services en région n'est malheureusement pas de mon ressort et je laisserai mon collègue répondre à la question. Par ailleurs, il est prévu de maintenir les services existants dans le corridor. Entre Québec et Toronto, les services opérés par mon ami de droite vont rester en place. L'idée n'est pas de diminuer le service, mais bien en premier lieu d'augmenter l'offre.

Secondly, it is essential for our service to have efficient connections with interurban transport services. For the consumers of tomorrow, it has to be easy, not just reasonably priced, but easy in order to be a competitive option.

Our job is to offer connections to all urban centres and the local network as efficiently as possible so that the young people of tomorrow have a real alternative for public transport.

Senator Gignac: Thank you, and welcome to the witnesses. My question is for Mr. Imbleau. Thank you for allowing us to dream. I need to share an anecdote with my colleagues. The last time I had this dream was 15 years ago, when I was a member of the Jean Charest government. Incidentally, Mr. Charest was at the Senate last week. He and the Ontario premier at the time, Dalton McGuinty, held a joint cabinet meeting. They put a lot of pressure on the Harper government back then to get a high-speed train. Unfortunately, the financial crisis happened, priorities completely changed and we heard nothing about it for 15 years. That's my story.

I would hope that in 15 years, we will see something materialize instead of reminiscing about a lovely evening spent dreaming once again.

My question is the following. As I understand it, you prefer a high-speed train. You even changed the name to avoid confusion with VIA Rail. My questions are about Toronto and Montreal.

Will passengers have to go downtown to Union Station and Central Station, or will it be like in Europe, where they build stations outside of downtown to improve speed? In other words, would it be absolutely necessary to go to Union Station or Central Station to catch the HST, or will a station be built farther away from the interconnection?

Mr. Imbleau: Thank you, senator. Good ideas are proved right over time. This week, Japan celebrated the 60th anniversary of its bullet train, the Shinkansen, while last year, France celebrated the 40th anniversary of its high-speed TGV.

Gravity is a powerful force. Getting in and out of cities is crucial, and we haven't chosen the stations yet. We need to be smart. We need to know what is allowed and how much a new station will cost. Do we optimize existing stations? Do we share infrastructures with local services? We need to think about all that.

Montreal and Toronto have very different realities, and each has its constraints. The same goes for regional stations. This is an important mandate. The location, design and intermodality of

Deuxièmement, il est fondamental que notre service soit branché de façon efficace avec les services de transport interurbains. Pour les consommateurs de demain, il faut que ce soit facile, non seulement bon marché, mais facile, pour avoir une option compétitive.

Notre travail, c'est de nous brancher à chacun des centres urbains et au réseau local de la manière la plus efficace possible, afin que les jeunes de demain aient une véritable alternative de transport en commun.

Le sénateur Gignac : Merci et bienvenue aux témoins. Ma question s'adresse à M. Imbleau. Merci de nous faire rêver. Je dois partager une anecdote avec mes collègues. La dernière fois que j'ai rêvé, c'était il y a 15 ans, lorsque j'étais membre du gouvernement de Jean Charest. Justement, M. Charest était au Sénat la semaine dernière. Lui et le premier ministre de l'Ontario de l'époque, Dalton McGuinty, avaient tenu un Conseil des ministres conjoint. Ils faisaient beaucoup pression sur le gouvernement Harper de l'époque pour avoir un train à grande vitesse. Malheureusement, la crise financière et les priorités ont tout changé et on n'en a plus entendu parler pendant 15 ans. Voilà ma petite histoire.

J'ose espérer que dans 15 ans, on pourra voir quelque chose se concrétiser, et non pas faire le bilan d'une belle soirée qu'on a passée à rêver encore une fois.

Ma question est la suivante. Je crois comprendre que vous préférez un train à grande vitesse. D'ailleurs, vous avez changé le nom étant donné la confusion avec VIA Rail. Mes questions portent plutôt sur Toronto et Montréal.

Est-ce qu'il faudra se rendre dans les centres-villes, entre la station Union et la gare Centrale, ou est-ce qu'on fera comme en Europe, où l'on construit des gares éloignées du centre-ville pour faciliter la rapidité? Autrement dit, est-ce qu'il faudra absolument se rendre à la station Union et à la gare Centrale pour prendre le TGV, ou construira-t-on la gare un peu plus loin de l'interconnexion?

M. Imbleau : Merci, monsieur le sénateur. Le temps donne raison aux bonnes idées. Cette semaine, le Japon a fêté le 60^e anniversaire de son TVG, le Shinkansen, tandis que l'année dernière, la France a fêté le 40^e anniversaire de son TGV.

Donc, la loi de la gravité, c'est fort. Entrer et sortir des villes, c'est crucial, et le choix des stations n'est pas encore connu. Il faut travailler de façon intelligente. Il faut savoir ce qui est permis et savoir combien peut coûter une nouvelle gare. Est-ce qu'on optimise les gares existantes? Est-ce qu'on partage des infrastructures avec les services locaux? Il faut penser à tout cela.

Montréal et Toronto ont deux réalités très différentes et elles ont leurs contraintes respectives. C'est la même chose pour les gares en région. C'est un mandat important. La localisation, le

stations are important. As I like to say, senator, we have to think in terms of the next 50 years. We can't think about the way we got around in the last 50 years in Montreal, Toronto and Trois-Rivières. We have to be smart and make projections for four, five or six generations.

Senator Gignac: I really hope so. By the way, this is not the first time this has happened. Whenever there is a change of government, the priorities suddenly change. I hope the second time's a charm.

In terms of the financial model, Canada has the most pension funds by percentage of GDP. They are looking to invest in infrastructure. I understand that you don't want to get into the details in public, but do you think that pension funds could play a major role in the financial arrangements and risk sharing by the private sector instead of the government?

Mr. Imbleau: The words you used are very significant. A private partner will take operational and financial risks. It will partially invest in the project. If you looked at the detailed makeup of the three consortiums, you would be pleased to note that there are big national and international players, including some pension funds.

These are the kinds of financial partners that are interested in building and running this type of infrastructure, given the magnitude of the investments behind a public service. This isn't a private company; it's really a long-term public service. Clearly, this is the type of financial profile that seems advantageous to them.

Senator Gignac: I'll finish up this line of questioning. As I understand it, over the next year decisions will have to be made and many more details provided. You have put the proposals on the table. You are about to make a decision. Is that correct?

Mr. Imbleau: Yes. I will take 30 seconds to explain the model. For the proposals, we didn't ask the private sector how much it would cost, because we provided a detailed design. We're looking for a consortium to team up with, a partner to develop the project. We will make a joint decision.

That will take time, because we will look at the project with our engineering teams and theirs and then get to work. We will make decisions together. It might take more than a year to get the details. A thousand kilometres is quite a network. I've worked on long-term projects, but this one will be really long-term. We'll try to break it up into smaller projects. As we go

design et l'intermodalité des gares sont importants. Comme j'aime le dire, monsieur le sénateur, il faut penser à cela pour les 50 prochaines années. Il ne faut pas penser aux façons dont on se déplaçait durant les 50 dernières années à Montréal, à Toronto et à Trois-Rivières. On doit être intelligent et faire des projections pour quatre, cinq ou six générations.

Le sénateur Gignac : On se le souhaite vraiment. En passant, je voulais partager le fait que ce n'est pas la première fois et que lorsqu'il y a un changement de gouvernement, les priorités changent soudainement. C'est pourquoi on souhaite que la conjoncture soit favorable.

En ce qui a trait au modèle financier, en pourcentage du PIB, le Canada est le pays où les caisses de retraite sont les plus présentes. Elles cherchent justement à investir dans des projets d'infrastructure. Je comprends qu'on évite d'aller dans les détails sur la place publique, mais pensez-vous que les caisses de retraite peuvent jouer un rôle important dans le montage financier et le partage de risque du secteur privé par opposition au secteur gouvernemental?

M. Imbleau : Les mots que vous avez utilisés sont très importants. Un partenaire privé dans le portrait va prendre des risques opérationnels et des risques financiers. Il va investir en partie dans le projet. Si on allait dans le détail de la composition des trois consortiums, vous seriez heureux de constater qu'il y a de grands joueurs financiers internationaux et nationaux, dont certaines caisses de retraite.

C'est le genre de partenaires financiers intéressés à bâtir ce genre d'infrastructure et à l'opérer, considérant l'ampleur des investissements qui sont derrière un service public. Il ne s'agit pas d'une compagnie privée; c'est vraiment un service public pour le long terme. Donc, de toute évidence, c'est le genre de profil financier qui semble intéressant pour eux.

Le sénateur Gignac : Pour terminer dans cette veine de questions, si j'ai bien compris, d'ici un an on devrait avoir des décisions à prendre et avoir beaucoup plus de détails. Les propositions, vous les avez mises sur la table. Vous êtes sur le point de décider. Est-ce bien le cas?

M. Imbleau : Oui. Je vais prendre 30 secondes pour expliquer le modèle. Pour ce qui est des propositions, on n'a pas demandé au secteur privé de nous dire combien cela allait coûter, puisque c'est nous qui avons fourni un design précis. On cherche un consortium avec lequel se marier, un partenaire pour développer le projet. On va décider conjointement.

Cela prendra un certain temps, parce que, avec nos équipes d'ingénierie et les leurs, on va regarder le projet et se mettre au défi. C'est ensemble qu'on va prendre des décisions. Cela risque de prendre plus d'un an pour avoir des détails. Mille kilomètres, c'est un réseau. J'ai travaillé à de longs projets, mais celui-ci sera vraiment très long. On va essayer de le segmenter en plus

along and get on better footing, we will be able to present the timelines, the scope and the associated costs.

Senator Gignac: Could you give us a rule of thumb for dollars per kilometre? We're talking tens of billions of dollars. When I look at what it cost in Japan decades ago as well as in Europe, these are large figures.

Mr. Imbleau: What I don't like about rules of thumb per kilometre is that construction costs aren't the same in the Peterborough suburbs as north of Trois-Rivières. They're not the same in downtown Montreal as in suburban Quebec City. A rule of thumb would be easy to grasp but would distort the process.

Senator Gignac: It wouldn't be helpful.

Mr. Imbleau: It's not good project management.

Senator Gignac: Great.

Mr. Imbleau: We have to do things right. To protect Canadians' money, we need to invest and take the time to do things right.

Senator Gignac: Thank you.

[English]

Senator Smith: Mr. Delisle, according to VIA Rail's most recent corporate plan, some of its more than 250 cars and locomotives are being refurbished through the Heritage Fleet Modernization Program. The aging cars — some over 65 years old — present ongoing safety and reliability challenges.

To the best of your ability, could you provide us with an update on the number of cars and locomotives refurbished to date with a breakdown of the rough cost?

[Translation]

Mr. Delisle: Thank you, Senator Smith. We are currently refurbishing these cars and locomotives. At the moment, we have started the process, and the goal is to continue refurbishing the locomotives over the next two or three years. Safety is our priority. We discuss this every week. We're making sure everything's under control.

Senator Smith: If I understand correctly, you've just started?

Mr. Delisle: We've only started the procurement process for starting to refurbish and update the locomotives.

petits projets. Au fur et à mesure qu'on sera plus avancé et solide, on pourra présenter les échéanciers, la portée et les coûts associés.

Le sénateur Gignac : Pouvez-vous donner une règle du pouce de dollar par kilomètre? On parle de plusieurs dizaines de milliards. Si je regarde combien cela a coûté au Japon il y a des décennies, et aussi en Europe, ce sont de gros chiffres.

M. Imbleau : Ce que je n'aime pas des règles du pouce par kilomètre, c'est que les coûts de construction en banlieue de Peterborough et au nord de Trois-Rivières n'ont rien à voir, et ceux dans le centre-ville de Montréal et la banlieue de Québec n'ont rien à voir non plus. Si je faisais cela, ce serait facile à comprendre, mais ce serait torturer le processus.

Le sénateur Gignac : Ça ne rendrait pas service.

M. Imbleau : Ce n'est pas de la bonne gestion de projet.

Le sénateur Gignac : Parfait.

M. Imbleau : Il faut bien faire les choses. Pour protéger l'argent des Canadiens, il faut investir et prendre le temps de bien faire les choses.

Le sénateur Gignac : Merci.

[Traduction]

Le sénateur Smith : Monsieur Delisle, selon le dernier plan d'entreprise de VIA Rail, une partie de ses plus de 250 voitures et locomotives seront restaurées dans le cadre du programme de modernisation de la flotte Héritage. Les voitures vieillissantes — certaines ont plus de 65 ans — posent des problèmes continus sur les plans de la sécurité et de la fiabilité.

Au meilleur de vos connaissances, pouvez-vous nous dire combien de voitures et de locomotives ont été restaurées jusqu'à maintenant et nous fournir une ventilation approximative des coûts?

[Français]

M. Delisle : Merci, sénateur Smith. On fait actuellement la restauration de certaines de ces locomotives et de ces voitures. En ce moment, on a commencé le processus et l'objectif, d'ici les deux ou trois prochaines années, c'est de progresser dans la restauration de ces locomotives. Notre priorité est la sécurité. Ce point est abordé toutes les semaines. On s'assure que tout est maîtrisé.

Le sénateur Smith : Si j'ai bien compris, vous venez juste de commencer?

M. Delisle : On a seulement commencé le processus d'approvisionnement pour amorcer les restaurations et les mises à jour des locomotives.

Senator Smith: Until now, nothing in your fleet was rebuilt?

Mr. Delisle: Exactly, the process is under way.

Senator Smith: When will you implement your action plan and start the work?

Mr. Delisle: We've just finalized the process for the first phase, so it will be done in the coming months. Our plan is that over the next two or three years, we will upgrade all the cars.

Senator Smith: Do you have a priority in terms of the number of cars in your fleet that need to be rebuilt and recommissioned?

Mr. Delisle: The objective is to do all of them before the next project, a long-distance project, which will happen soon. The idea is to refurbish the fleet to avoid service interruptions until the new trains are delivered.

Senator Smith: In the meantime, will you buy new equipment?

Mr. Delisle: It won't be new equipment. The current trains and locomotives will be upgraded.

Senator Smith: Okay. You're organizing the operation right now?

Mr. Delisle: Exactly, we're organizing the transition.

Senator Smith: You haven't bought new equipment?

Mr. Delisle: No, that's correct.

Senator Smith: Can you look into a crystal ball and explain the schedule? When will it start and how many can you rebuild in your 2024–2025 fiscal year?

Mr. Delisle: The objective is to carry out the new long-distance project with the new trains that were announced in the last federal budget for 2032 to 2035. Until then, the objective is to refurbish the current trains so we can continue providing the service. The objective over the next two to three years is to rotate out the current trains, refurbish them and get them back on track to support the current service.

Senator Smith: You talked about your current level of service for Montreal-Toronto and Montreal-Quebec City. What are your service objectives in the meantime, between the work

Le sénateur Smith : Jusqu'à maintenant, il n'y avait rien dans votre flotte qui était rebâti?

M. Delisle : Exactement, c'est un processus qui est en train de se faire.

Le sénateur Smith : Quand allez-vous mettre en œuvre votre plan d'action et commencer le travail?

M. Delisle : On vient de finaliser le processus de la première phase, alors cela se fera dans les prochains mois. Notre plan, c'est que, durant les deux ou trois prochaines années, nous allons réussir à remettre toutes les voitures à niveau.

Le sénateur Smith : Avez-vous une priorité vis-à-vis du nombre de voitures de votre flotte qui doivent être rebâties et remises en service?

M. Delisle : L'objectif est de le faire en totalité, pour s'assurer que le prochain projet qui se déroulera bientôt, qui est un projet de longue distance... L'idée est de réussir à renouveler cette flotte pour éviter un arrêt des services d'ici la livraison des nouveaux trains.

Le sénateur Smith : Entre-temps, est-ce que vous allez acheter du nouvel équipement?

M. Delisle : Ce ne sera pas de nouveaux équipements, mais une mise à niveau des trains et locomotives actuels.

Le sénateur Smith : D'accord. Vous êtes en train d'organiser cette opération actuellement?

M. Delisle : Exactement, on organise cette transition.

Le sénateur Smith : Vous n'êtes pas dans une situation où vous avez déjà acheté le nouvel équipement?

M. Delisle : Non, c'est exact.

Le sénateur Smith : Si on regarde dans une boule de cristal, expliquez-moi le calendrier : quand cela va-t-il commencer, et combien êtes-vous capables de rebâtir en 2024-2025 pour votre année fiscale?

M. Delisle : L'objectif est d'arriver à ce que le nouveau projet de longue distance se réalise avec les nouveaux trains qui ont été annoncés dans le dernier budget fédéral d'avril pour 2032 à 2035. D'ici là, l'objectif est de restaurer les trains actuels pour continuer d'offrir le service jusqu'à ces dates. L'objectif, durant les deux à trois prochaines années, est de faire une rotation des trains actuels pour les restaurer et les remettre en route pour soutenir le service actuel.

Le sénateur Smith : Vous avez parlé de votre niveau de service actuel entre Montréal-Toronto et Montréal-Québec. Quels sont vos objectifs de service entre-temps, entre le travail

you'll do to refurbish your equipment and the service delivery? You need to balance your growth and repair objectives with your service objective. How will you do that?

Mr. Delisle: Just to clarify, when I referred to upgrading the trains, I meant for long distances outside the corridor. Within the corridor, we should take delivery of all the new trains by mid-2025. We will start decommissioning the old trains that run on the corridor.

Senator Smith: Thank you.

Senator Dalphond: I have a few questions. In terms of the high-frequency train, congratulations, Mr. Imbleau, you've gone from the port to trains.

You say that there are two options for each bidder. What happens if bid A, at 200 kilometres an hour or less, is better than all the others, but solution B, at over 200 kilometres an hour, is not as good as the other two?

Mr. Imbleau: The beauty of the process is that we receive six proposals at this stage, and we own all of the information. That was a very wise decision on the part of the government and the procurement and transportation people. Since we own the intellectual property, we can choose the best concepts among all those submitted.

In terms of your concern, if the best consortium's idea isn't as good, we are not married to it. We'll take the best ones. We have our own ideas, they have theirs and we'll combine them to offer the best value to Canadians.

Senator Dalphond: They would have to revise their bid in some cases because what they proposed will not be the contract they'll be given.

Mr. Imbleau: Not necessarily. We don't actually need to go back to tendering. Everything is structured in a way for us to select a consortium. The technical solution is one aspect, but we don't just select the technical solution. They have to convince us that they are the best in every aspect of the project's development, including the operations that will take place several years down the line. It's a lesson we've learned from studying major infrastructure projects around the world: You have to get married early, be very present — our Crown corporation and the private sector — and do everything together from the outset. That minimizes the risks for Canadians.

Senator Dalphond: Thank you for those answers.

que vous allez faire pour rebâtir votre équipement et la livraison du service? Il faut équilibrer vos objectifs de croissance et de réparation avec votre objectif de service. Comment cela va-t-il se faire?

M. Delisle : Pour préciser un aspect, quand je faisais référence à la mise à niveau des trains, c'était pour les longues distances; on fait référence à l'extérieur du corridor. Pour le corridor, d'ici la mi-2025, on devrait avoir reçu tous les nouveaux trains. On va commencer à décommissionner les vieux trains qui font la section du corridor.

Le sénateur Smith : Merci.

Le sénateur Dalphond : J'ai quelques questions. Par rapport au train à haute fréquence, félicitations, monsieur Imbleau, vous êtes passé du port aux trains.

Vous dites qu'il y a deux options pour chacun des soumissionnaires. Qu'est-ce qui arrive si la première soumission A, de 200 kilomètres à l'heure et moins, est supérieure à toutes les autres, mais que la solution B, à plus de 200 kilomètres à l'heure, est moins bonne que les deux autres?

M. Imbleau : La beauté du processus, c'est qu'on reçoit six propositions à ce stade-ci, et on est propriétaire de l'ensemble des informations. C'est une très sage décision du gouvernement et des personnes de l'approvisionnement et du transport, parce qu'étant propriétaire de la propriété intellectuelle, on pourra choisir les meilleurs concepts parmi tout ce qui est présenté.

En ce qui concerne votre préoccupation, si le meilleur consortium a une idée moins bonne, on n'est pas du tout lié à celle-là, donc on prendra les meilleurs; on a nos propres idées, on va prendre les leurs et on va faire un mélange de tout cela pour offrir la meilleure valeur aux Canadiens.

Le sénateur Dalphond : Il faudrait qu'ils révisent leur soumission dans certains cas, parce que ce n'est pas ce qu'ils ont proposé qui sera le contrat qu'on va leur donner.

M. Imbleau : Pas nécessairement. En fait, non, on n'a pas besoin de retourner en appel d'offres. Tout est structuré de manière à ce qu'on choisisse un consortium; la solution technique est l'un des aspects, mais on ne se commet pas à choisir la solution technique. Ils doivent nous convaincre qu'ils sont les meilleurs dans tous les aspects de développement du projet, y compris les opérations qui se feront dans plusieurs années. C'est vraiment une leçon qui a été apprise en étudiant de grands projets d'infrastructure sur la planète : il faut se marier tôt, être très présents — notre société d'État et le privé — et tout faire ensemble dès le début. Cela minimise les risques pour les Canadiens.

Le sénateur Dalphond : Merci pour ces réponses.

Mr. Delisle, I must say that I use trains every week between Montreal and Ottawa and I have seen the new trains arrive; it is a great improvement. I miss the cars that are older than me. I'm very happy with the cars, which give the impression of being on European trains. I've also noticed that speeds of 160 and 170 kilometres an hour are being reached. I always look at that. We're a long way from what I saw in China at 350 kilometres an hour, but we're reaching good speeds. We're almost at the 200 kilometres an hour that's being talked about.

On the other hand, we may be travelling at 170 kilometres an hour, and all of a sudden we stop. We wait 10 minutes for the CN train to pass. I don't know why. Can we go slower, arrive at a distance and wait less time? I find it exciting that we can travel at 170 kilometres an hour and disappointing that we have to wait in the middle of a field for 10 minutes.

Mr. Imbleau: I'm glad to hear you're happy with the new experience.

Senator Gignac: The staff is great in general.

Mr. Imbleau: In terms of service and trains, we try to run trains to optimize them. Sometimes we find out at the last minute that we have to pull over because of cargo traffic. We are dependent on cargo traffic, which means that yes, sometimes the experience can be 160 kilometres an hour and sometimes we have to stop.

Senator Gignac: How is the schedule designed? We used to have a train that left Ottawa at 6:50 a.m.; now we don't. It's at 5:50 or 5:55 a.m., which makes a big difference, maybe not for students, but certainly for parliamentarians. How was the schedule designed? It starts very early in the morning, it ends fairly early in the day, and there are no trains in the evening.

Mr. Delisle: We review the travel times on an ongoing basis and according to demand, so it's all evolving.

Senator Dalphond: A train used to run late in the evening, but that's no longer the case.

Mr. Delisle: We're trying to adjust our schedules according to demand. It's something we monitor. We're trying to provide passengers with the best possible service.

Senator Dalphond: Mr. Imbleau was telling us earlier that you will continue to provide the service you currently provide, which is to operate on the North Shore. You're on the South Shore, so does that mean the Montreal-Quebec City train will also continue on the South Shore?

Mr. Imbleau: Saint-Lambert, Saint-Hyacinthe, Drummondville and Charny will remain. The idea is to add a very different service offering with far fewer stops, faster over a long distance, with dedicated tracks to avoid the issues we just talked about. It would be a train in line with European standards,

Monsieur Delisle, je dois dire que j'utilise les trains toutes les semaines entre Montréal et Ottawa et que j'ai vu l'arrivée des nouveaux trains; c'est une grande amélioration. Je regrette les wagons qui sont plus âgés que moi. Je suis très content des wagons où on a l'impression d'être dans des trains européens. Je note aussi qu'on a des vitesses à 160 et 170 kilomètres à l'heure. Je regarde toujours ça. On est loin de ce que j'ai vu en Chine à 350 kilomètres à l'heure, mais on atteint de bonnes vitesses. On en est presque aux 200 kilomètres dont on parle.

Par contre, on va à 170 kilomètres et tout d'un coup, on s'arrête. On attend 10 minutes que le train du CN passe. Je ne sais pas pourquoi. Est-ce qu'on peut aller moins vite, arriver à distance et attendre moins longtemps? Je trouve cela excitant qu'on puisse aller à 170 kilomètres et décevant qu'on soit obligé d'attendre au milieu d'un champ pendant 10 minutes.

M. Imbleau : Je suis content d'entendre que vous êtes satisfait de la nouvelle expérience.

Le sénateur Gignac : Le personnel est formidable en général.

M. Imbleau : Sur le plan du service et des trains, on essaie de faire rouler les trains pour les optimiser. Parfois, il arrive qu'on sache à la dernière minute qu'il faut se ranger en raison du trafic de cargo. On est dépendant du trafic de cargo, qui fait en sorte que oui, parfois l'expérience peut se faire à 160 kilomètres à l'heure et parfois, on doit s'arrêter.

Le sénateur Gignac : Comment l'horaire est-il fait? On avait un train qui partait à 6 h 50 d'Ottawa; on n'en a plus aujourd'hui, c'est à 5 h 50 ou 5 h 55, ce qui fait une grande différence, peut-être pas pour les étudiants, mais sûrement pour les parlementaires. Comment l'horaire a-t-il été fait? C'est très tôt le matin, ça finit assez tôt dans la journée et il n'y a pas de train en soirée.

M. Delisle : On revoit les heures de trajet de façon continue et en fonction de la demande, donc tout cela est évolutif.

Le sénateur Dalphond : Avant, on avait un train tard en soirée, mais ce n'est plus le cas.

M. Delisle : On essaie d'ajuster nos horaires en fonction de la demande. C'est une question à suivre. On essaie d'offrir le service le plus optimal possible pour le passager.

Le sénateur Dalphond : M. Imbleau nous disait plus tôt que vous allez continuer d'offrir le service que vous offrez actuellement, soit d'opérer sur la Rive-Nord. Vous êtes sur la Rive-Sud, donc cela veut dire que le train Montréal-Québec continuera aussi sur la Rive-Sud?

M. Imbleau : Saint-Lambert, Saint-Hyacinthe, Drummondville et Charny vont rester. L'idée est d'ajouter une offre de service très différente avec beaucoup moins d'arrêts, plus rapide sur une longue distance, avec des voies ferrées réservées pour éviter les enjeux dont on vient de parler. Ce serait

but in Europe they also have more parallel trains, so that's how we are increasing the service offering for users.

Senator Dalphond: VIA Rail's budget this year is lower than last year's. How are you going to manage? After all, it's \$400 million less.

Mr. Delisle: The operating budget remains the same, so it's quite comparable. The following year, there will be a certain reduction. As we mentioned, the arrival of the new trains means that we should have received all our trains by the middle of next year; that's why there is a decrease in funding requests.

The Chair: Thank you very much. I just want to remind you that if we continue in this way, the people from the Canadian Broadcasting Corporation, the Canada Council for the Arts and Canadian Heritage will become train experts and will always ask to testify at the same time as VIA Rail. I just wanted to point that out.

[English]

Senator Loffreda: Let's change it up — although I would love a high-speed train. I do not know why we do not have them in Canada yet.

My question is for Canadian Heritage. Canada's reputation as a global exporter of Canadian talent is second to none. Our authors, playwrights, singers, digital creators, painters and more are acclaimed in all corners of the world. The economic contribution of the cultural sector to our gross domestic product is valued at \$62 billion. However, what I am most interested in is the value of our creative exports. According to your departmental plan, Canada's creative industries were successful in global markets to the tune of \$19.4 billion in 2020-21. That is the latest data you had at the time of your plan's release. Do you know if Statistics Canada has released data for 2022? We're now in 2024. I would assume that there may be some data.

I appreciate this data is published by StatCan, but can you speak to us about how this data is collected? How does Canadian Heritage evaluate the value of creative exports, and what work are you doing to help reach your \$20-billion target?

Joëlle Montminy, Senior Assistant Deputy Minister, Cultural Affairs, Canadian Heritage: Thank you. We have our Creative Export Strategy that has been in place since 2018. Since 2018, we have invested \$125 million for the first five years, and

un train aux normes européennes, mais en Europe, ils ont aussi des trains de plus en parallèle, donc c'est comme cela qu'on augmente l'offre aux usagers.

Le sénateur Dalphond : Le budget de VIA Rail cette année est plus bas que celui de l'an dernier. Comment allez-vous faire pour arriver? C'est quand même 400 millions de dollars de moins.

M. Delisle : Le budget opérationnel reste le même, donc assez comparable. L'année suivante, il y aura une certaine diminution à cet effet. Comme nous l'avons mentionné, l'arrivée des nouveaux trains fait en sorte qu'on devrait avoir reçu tous nos trains au milieu de l'an prochain; c'est pour cela qu'il y a une diminution en matière de demandes de financement.

Le président : Merci beaucoup. Je veux juste rappeler que si on continue de cette façon, les gens de la Société Radio-Canada, du Conseil des arts du Canada et de Patrimoine canadien vont devenir des experts des trains et vont toujours demander de venir témoigner en même temps que VIA Rail. Je voulais juste le rappeler.

[Traduction]

Le sénateur Loffreda : Changeons de sujet — même si j'aimerais beaucoup avoir accès à un train à grande vitesse. Je ne sais pas pourquoi il n'y en a pas encore au Canada.

Ma question s'adresse aux responsables de Patrimoine canadien. La réputation d'exportateur mondial de talent du Canada est sans égale. Le talent de nos auteurs, de nos dramaturges, de nos chanteurs, de nos créateurs de contenu numérique et de nos peintres, pour ne nommer que ceux-là, est reconnu partout dans le monde. La contribution économique du secteur culturel au produit intérieur brut du Canada s'élève à 62 milliards de dollars. Cela dit, je m'intéresse surtout à la valeur des exportations du secteur canadien de la création. D'après votre plan ministériel, en 2020-2021, le succès des industries créatives du Canada sur les marchés mondiaux s'est chiffré à 19,4 milliards de dollars. Ce sont les dernières données que vous aviez au moment de la parution de votre plan. Savez-vous si Statistique Canada a publié des données pour 2022? Nous sommes maintenant en 2024. Je présume qu'il existe des données.

Je comprends que les données sont publiées par Statistique Canada, mais pouvez-vous nous parler de la manière dont elles sont recueillies? Comment Patrimoine canadien évalue-t-il la valeur des exportations du secteur de la création, et quels efforts le ministère déploie-t-il pour tenter d'atteindre l'objectif de 20 milliards de dollars?

Joëlle Montminy, sous-ministre adjointe principale, Affaires culturelles, Patrimoine canadien : Merci. Nous avons la Stratégie d'exportation créative, qui a été mise en place en 2018. À compter de 2018, nous avons investi 125 millions de

then the strategy was renewed for another three years. This is a shared responsibility with Global Affairs Canada where we also use their services from the trade commission. Since 2018, we have helped 3,000 businesses and organizations across Canada in all of the major creative sectors with export activities.

A couple of things I wish to say first is that we do have data that shows that, of course, export is needed for the cultural industries to remain viable. As you know, many of the cultural industries that we support are in a market failure position, so without government support and also export efforts, many of them would not be viable.

Right now, our exporting firms are — there is a lot of untapped potential with respect to the creative sector. This is why we wanted to have an export strategy to enhance the results that we can see. I am not sure that I have the exact same numbers as you do. I might have to get back to you.

Senator Loffreda: Do you have the 2023 numbers from StatCan? In your departmental plan, I have the 2022 numbers.

Anyway, I am certain it is to the tune of \$20 billion because your target is \$20 billion. I was curious: For Canadians, how do you evaluate the value of creative exports, and how will you reach your target of \$20 billion?

Ms. Montminy: Our new strategy has many different components. This is, again, a subset of broader efforts that we share with our colleagues from Global Affairs and the Trade Commissioner Service. On our strategy, I can only measure the impact of what we are doing in our own strategy.

Today, these are the types of activities that we do under our strategy: We provide funding to organizations in terms of an export program. We support export-ready companies and also the Export Development Stream. We focus on trade missions and amplification events, so we go around the world and take companies and create business-to-business, or B2B, opportunities for them.

We also have the Creative Export Navigator Service. Again, we use the Trade Commissioner Service.

dollars sur les 5 premières années. Par la suite, la stratégie a été renouvelée pour une période supplémentaire de trois ans. Nous partageons la responsabilité de ce dossier avec Affaires mondiales Canada; nous avons recours au Service des délégués commerciaux. Depuis 2018, nous avons soutenu les activités d'exportation de 3 000 entreprises et organisations partout au pays, dans tous les principaux secteurs de la création.

Je tiens à mentionner, d'abord, que nous avons des données qui montrent que l'exportation est essentielle à la viabilité des industries culturelles. Comme vous le savez, bon nombre des industries culturelles que nous soutenons se trouvent dans une situation de défaillance du marché; sans le soutien du gouvernement et les efforts d'exportation, beaucoup ne seraient pas viables.

À l'heure actuelle, nos entreprises exportatrices sont... Le potentiel inexploité du secteur de la création est grand. C'est la raison pour laquelle nous avons mis en place une stratégie d'exportation : nous voulions améliorer les résultats. Je ne sais pas si j'ai exactement les mêmes chiffres que vous. Je vais peut-être devoir vous revenir là-dessus.

Le sénateur Loffreda : Avez-vous les chiffres de Statistique Canada pour 2023? Votre plan ministériel rapporte les chiffres de 2022.

Dans tous les cas, je suis certain que c'est près de 20 milliards de dollars puisque votre objectif est de 20 milliards de dollars. Je suis curieux : pour la population canadienne, comment évaluez-vous la valeur des exportations du secteur de la création, et comment atteindrez-vous votre objectif de 20 milliards de dollars?

Mme Montminy : Notre nouvelle stratégie comporte de multiples volets. Je le répète, les efforts que nous déployons dans ce dossier s'inscrivent dans un ensemble de mesures que nous prenons en parallèle avec nos collègues d'Affaires mondiales Canada et du Service des délégués commerciaux. Je peux seulement évaluer l'incidence des mesures qui relèvent de notre propre stratégie.

Je peux vous parler du genre d'activités que nous menons actuellement dans le cadre de la stratégie. Nous offrons du financement aux organisations qui ont un programme d'exportation. Nous soutenons les entreprises prêtes à l'exportation et nous offrons un volet de développement à l'exportation. Nous axons nos efforts sur les missions commerciales et les activités de promotion. Nous voyageons partout dans le monde avec les entreprises et nous créons des occasions de collaboration interentreprises.

Nous dirigeons aussi le Service de navigation pour l'exportation créative. Je le répète, nous avons recours au Service des délégués commerciaux.

What we do is we have measurements for all of these activities. For instance, recently we participated in a trade mission in Japan that resulted in over 100 B2B meetings. Following the meeting, we have companies who have two surveys — immediately after and six months later — and we follow up as long as we can in order to see the results of their trade, and then we compile these numbers.

For instance, an amplification event we supported recently was the Game Developers Conference in 2024. We had almost 1,000 B2B meetings, and it resulted in \$3.6 million to \$4.7 million in terms of response. This is a small investment, and it generates tremendous results for our presence in some of these things.

We also have an export contribution program. I mentioned the two different streams. For the contribution agreements, the companies that receive funding directly from us have to report to us — we could be funding, for instance, their export plan. Then in the submission, they have to describe to us what they will be doing, and then they have to report over the course of a number of years regarding where they are in the export.

We have multiple sources of data points that we compile in order to measure the success of our investment in terms of that particular strategy.

Senator Loffreda: Thank you.

Senator MacAdam: My question is for Mr. Delisle.

In your corporation's strategic plan, you committed to generating savings equivalent to 15% of your operating deficit. I wonder what figure you are using for calculating the savings. I noticed for the year ended December 31, 2023, there was a net comprehensive loss of \$40.8 million. Is that correct?

[Translation]

Mr. Delisle: The 15% figure comes from our 2025 to 2030 strategic plan. Our current objective is to reduce our deficit by 15% by 2030. You're right, as of today, we haven't reached that target, but the objective is to get there within the next five years.

[English]

Senator MacAdam: Okay. How much savings are you looking to achieve in total?

Nous évaluons les résultats de toutes ces activités. Par exemple, nous avons participé récemment à une mission commerciale au Japon qui a mené à plus de 100 rencontres interentreprises. Après les rencontres, nous effectuons deux sondages auprès des entreprises, un immédiatement après et un autre six mois plus tard. Nous réalisons des suivis auprès des entreprises le plus longtemps possible pour voir les résultats de leurs échanges et nous compilons les données.

Au chapitre des activités de promotion, nous avons soutenu récemment la Game Developers Conference de 2024. Nous avons eu près de 1 000 rencontres interentreprises, qui ont donné des résultats d'une valeur de 3,6 millions à 4,7 millions de dollars. Notre présence à des activités de ce genre représente un petit investissement qui donne d'excellents résultats.

Nous avons aussi un programme de contribution à l'exportation. J'ai mentionné les deux volets. En vertu des ententes de contribution, les entreprises que nous finançons directement doivent nous soumettre des rapports. Nous pouvons financer, par exemple, leur plan d'exportation. Dans leur demande, elles doivent décrire les activités qu'elles ont l'intention de mener. Elles doivent ensuite nous soumettre des rapports durant un certain nombre d'années pour rendre compte de leurs activités d'exportation.

Nous recueillons des données de sources multiples pour évaluer le rendement des investissements que nous faisons dans le cadre de cette stratégie.

Le sénateur Loffreda : Merci.

La sénatrice MacAdam : Ma question s'adresse à M. Delisle.

Dans son plan stratégique, VIA Rail s'est engagée à générer des économies équivalentes à 15 % de son déficit d'exploitation. J'aimerais savoir quelles données vous utilisez pour calculer vos économies. J'ai remarqué que pour l'année qui s'est terminée le 31 décembre 2023, la société a enregistré une perte nette globale de 40,8 millions de dollars. Est-ce exact?

[Français]

M. Delisle : Le chiffre de 15 % provient de notre plan stratégique de 2025 à 2030. Actuellement, notre objectif est d'arriver à 2030 avec 15 % de réduction de notre déficit. Vous avez raison, en date d'aujourd'hui, nous n'avons pas atteint cette cible, mais l'objectif est d'y arriver dans les cinq prochaines années.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : D'accord. Quel est le montant total des économies que vous voulez réaliser?

[Translation]

Mr. Delisle: Over these five years, for the 15%, the objective is to achieve around \$80 million in deficit reduction.

[English]

Senator MacAdam: Can you speak to some of the ways that you hope to achieve that reduction?

[Translation]

Mr. Delisle: Yes, of course. The aim is to modernize the trains and the booking system, as we have already done. We also want to maximize the use of new technologies. So there are a lot of aspects that we are taking into account to try and achieve these objectives.

[English]

Senator MacAdam: You mentioned in your opening remarks that there was an in-depth review being done on VIA Rail. I'm wondering if you can elaborate on that. Who is doing that review? When do you expect to have it done? Do you have some more information on that?

[Translation]

Mr. Delisle: Last year, we began reviewing processes and certain operational aspects. We have identified opportunities that we will implement over the course of 2024 and 2025. We are working on these aspects at the moment.

[English]

Senator MacAdam: It is an internal review? There were no consultants hired to do this review?

[Translation]

Mr. Delisle: Yes, we hired an external consultant last year to support us and carry out this exercise.

[English]

Senator MacAdam: I wish to change focus because I'm interested in your sustainability initiatives.

In your 2030 plan, you committed to reducing greenhouse gas emissions by 50% compared to 2005. Can you provide an update on your key emissions reduction initiatives and your energy efficiency initiatives within the fleet? How are you measuring those outcomes?

[Français]

M. Delisle : Durant ces cinq années, pour les 15 %, l'objectif est d'atteindre environ 80 millions de dollars de réduction du déficit.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : Pouvez-vous nous parler des moyens par lesquels vous comptez atteindre cet objectif de réduction?

[Français]

M. Delisle : Oui, bien sûr. L'objectif est la modernisation que nous avons déjà effectuée pour les trains et le système de réservations. Nous voulons aussi maximiser l'utilisation des nouvelles technologies. Il y a donc beaucoup d'aspects dont nous tenons compte pour essayer d'atteindre ces objectifs.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : Durant votre déclaration préliminaire, vous avez mentionné que VIA Rail faisait l'objet d'un examen approfondi. Pouvez-vous nous fournir plus de détails là-dessus? Qui effectue cet examen? Quand sera-t-il terminé? Avez-vous d'autres renseignements à nous fournir à ce sujet?

[Français]

M. Delisle : L'an dernier, nous avons entamé la révision des processus et de certains aspects opérationnels. Nous avons identifié des possibilités que nous mettrons en œuvre au cours de 2024 et 2025. Nous travaillons sur ces aspects en ce moment.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : S'agit-il d'un examen interne? Des consultants ont-ils été embauchés pour faire cet exercice?

[Français]

M. Delisle : Oui, nous avons embauché un consultant externe l'an dernier pour nous appuyer et faire cet exercice.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : J'aimerais changer de sujet, car je m'intéresse aussi à vos initiatives de développement durable.

Dans le plan pour 2030, VIA Rail s'est engagée à réduire ses émissions de gaz à effet de serre de 50 % par rapport à 2005. Pouvez-vous faire le point sur vos principales initiatives de réduction des émissions et d'efficacité énergétique de la flotte? Comment évaluez-vous les résultats de ces initiatives?

[Translation]

Mr. Delisle: On this question, we will be able to provide you with a little more detail on the plan we have implemented by 2025 and 2030.

[English]

Senator MacAdam: Can you provide the information in writing to the committee?

[Translation]

Mr. Delisle: Yes, we can provide you with more details over the next few days.

[English]

Senator MacAdam: Thank you.

Senator Kingston: I will ask my questions to CBC/Radio-Canada.

First of all, I would like to go back to the \$42 million of additional funding announced in Budget 2024. You talked about it in your opening remarks, but I would like you to go over again what that is going to do and how that will be spent.

Ms. Najm: Thank you, senator, for the question. We did seek an additional \$42 million in Budget 2024 that we are hoping to get in Supplementary Estimates (B). This is money that we will use to reverse some of the cuts to independent productions that were made as a part of our reduction strategy and also to save jobs from further elimination.

Senator Kingston: I will move to my favourite topic, which is New Brunswick.

In New Brunswick, we have the services of both CBC New Brunswick and ICI Nouveau-Brunswick, Radio-Canada. I have been looking at your plan. You have talked about a couple of things that I want you to expand on. It talks about reflecting the different needs and circumstances of each official language community, including the particular needs and circumstances of English and French linguistic minorities and striving to have equivalent quality in English and French.

This is somewhat of an observation on my part. I live in a blended family, and I do watch Radio-Canada every day that I am home. It seems to me that the quality of this production is actually a lot nicer than when we watch CBC New Brunswick. How do you fund those two entities within our very small province?

[Français]

M. Delisle : Sur cette question, nous pourrions vous fournir un peu plus de détails sur le plan que nous avons mis en place d'ici 2025 et 2030.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : Pouvez-vous nous envoyer ces renseignements par écrit?

[Français]

M. Delisle : Oui, on pourra vous fournir plus de détails au cours des prochains jours.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : Merci.

La sénatrice Kingston : Je vais poser mes questions à la représentante de CBC/Radio-Canada.

Tout d'abord, j'aimerais revenir sur le financement supplémentaire de 42 millions de dollars annoncé dans le budget de 2024. Vous en avez parlé durant votre déclaration préliminaire, mais j'aimerais que vous nous expliquiez à nouveau à quoi ces fonds serviront et comment ils seront dépensés.

Mme Najm : Je vous remercie pour la question, sénatrice Kingston. En effet, nous avons demandé un financement supplémentaire de 42 millions de dollars dans le budget de 2024; nous espérons le recevoir dans le Budget supplémentaire des dépenses (B). Ces fonds serviront à annuler certaines compressions appliquées aux productions indépendantes dans le cadre de notre stratégie de réduction, ainsi qu'à empêcher l'élimination d'autres emplois.

La sénatrice Kingston : Je vais passer à mon sujet favori : le Nouveau-Brunswick.

Au Nouveau-Brunswick, nous avons accès aux services de CBC New Brunswick et d'ICI Nouveau-Brunswick, ou Radio-Canada. J'ai examiné votre plan. J'aimerais que vous nous fournissiez plus de détails sur quelques sujets qui y sont abordés. Votre plan parle de refléter la situation et les besoins particuliers des collectivités de langue officielle, y compris les besoins et les intérêts propres aux communautés de langue officielle en situation minoritaire; il parle aussi de chercher à être de qualité équivalente en français et en anglais.

J'ai remarqué quelque chose. Je vis dans une famille composée. Quand je suis à la maison, je regarde Radio-Canada tous les jours, et il me semble que la qualité de production est supérieure à celle de CBC New Brunswick. Comment financez-vous ces deux organismes dans notre très petite province?

Ms. Najm: Thank you for the question.

I do not have that level of detail in terms of funding in New Brunswick specifically. I would be more than happy to bring that forward to the committee.

In general, the Main Estimates are used to provide services to Canadians across the country. We have an English network. We have French networks. We have many different television stations and radio stations across the country. I do not have the breakdown of the costs associated by location. I would be happy to provide that.

Senator Kingston: If I could follow up with that, New Brunswick, of course, is the only officially bilingual province in Canada. Very often, the news is more or less the same in French and English when they are talking about New Brunswick. Usually it matches up quite well, but often it doesn't. I wonder what level of communication there is between Radio-Canada and the CBC in terms of how they present the news to Canadians and, in particular, to a place like New Brunswick.

Ms. Najm: Quite honestly, I am not best suited to answer that question. I would love to return to the committee with the answer.

Senator Kingston: I wanted to also ask about prioritizing or enhancing services to both the CBC and Radio-Canada. In your corporate plan, you talk about engaging more deeply with Canadians in under-represented and underserved communities, launching things like CBC Corner which is a digital space developed for public libraries that brings together the wide variety of CBC and Radio-Canada program offerings. Again, I look at what you are doing in the digital space in terms of serving less urban areas in both French and English.

Ms. Najm: My colleague Shaun Poulter has joined and maybe will be able to respond.

Shaun Poulter, Executive Director, Strategy, Public Affairs and Government Relations, Canadian Broadcasting Corporation: Hi, senator. Thank you.

If I understand correctly, are you talking about how we engage with communities outside of urban areas to ensure that we are reflecting their needs?

Senator Kingston: Yes. Particularly, it seems you are doing some things in the digital spaces and public libraries to try to enhance the offerings.

Mme Najm : Je vous remercie pour la question.

Je n'ai pas les détails du financement accordé spécifiquement au Nouveau-Brunswick. Je les enverrai volontiers au comité.

De façon générale, les fonds prévus dans le Budget principal des dépenses servent à fournir des services à la population canadienne d'un océan à l'autre. Nous avons un réseau de langue anglaise et des réseaux de langue française. Nous avons de nombreuses stations de télévision et de radio partout au pays. Je n'ai pas la ventilation des coûts par région. Je serai heureuse de vous envoyer ces détails.

La sénatrice Kingston : J'ai une question complémentaire. Bien entendu, le Nouveau-Brunswick est la seule province officiellement bilingue du Canada. Très souvent, les nouvelles concernant le Nouveau-Brunswick sont plus ou moins les mêmes en français et en anglais. Généralement, les bulletins de nouvelles concordent bien, mais souvent, ce n'est pas le cas. Je me demande dans quelle mesure Radio-Canada et CBC communiquent entre eux pour décider comment présenter les nouvelles à la population canadienne, particulièrement à un endroit comme le Nouveau-Brunswick.

Mme Najm : Franchement, je ne suis pas la mieux placée pour répondre à votre question. Je serai ravie de vous envoyer la réponse ultérieurement.

La sénatrice Kingston : J'ai aussi une question sur les priorités ou sur la bonification des services de CBC et de Radio-Canada. Dans votre plan d'entreprise, vous parlez d'approfondir votre relation avec les Canadiennes et les Canadiens dans les communautés sous-représentées et mal desservies. À cette fin, vous avez lancé L'espace Radio-Canada, un portail numérique créé spécialement pour les bibliothèques publiques qui regroupe un large éventail de contenus de CBC et de Radio-Canada. Je m'intéresse aux mesures que vous prenez dans l'espace numérique pour offrir des services en français et en anglais dans les régions moins urbaines.

Mme Najm : Mon collègue, M. Shaun Poulter, s'est joint à nous. Il serait peut-être en mesure de répondre à votre question.

Shaun Poulter, directeur général, Stratégie, Affaires publiques et relations gouvernementales, Société Radio-Canada : Bonjour, sénatrice Kingston. Merci.

Si j'ai bien compris, vous voulez savoir comment nous tissons des liens avec les communautés à l'extérieur des régions urbaines pour veiller à bien refléter leurs besoins.

La sénatrice Kingston : Oui. Plus particulièrement, vous semblez chercher à bonifier vos services en mettant en œuvre des initiatives dans l'espace numérique et les bibliothèques publiques.

Mr. Poulter: Yes. Actually, the Co-Lab library partnership program is a really important one for us. Essentially, the way that works is our Co-Lab people are working with libraries across the country to seek partnership agreements. For each community that has a library, we're reaching out to them. If they are interested in partnering with us, it is a question of them deciding what they want in their library.

For some of them, they want to see a presence. They want to have a local radio show sometimes hosted in the library. For some of them, it is more about things like training: teaching young people how to do a podcast. It is really up to the library and the community to decide what it is that they want. We try to provide that with the local employees whom we have in the area. It is a great way for us to try to reach people who often do not necessarily engage with the programming on the radio, television or internet.

Senator Kingston: Fredericton has an awesome library. If you were to reach out to them, I think they would probably take you up on that.

Mr. Poulter: I think they probably have, but I will follow up on that for sure.

Senator Kingston: Okay, thank you.

Senator Ross: My question is for the Canada Council for the Arts. I noticed on your website that you have your grants organized into six different categories. How are the recipients selected? I understand they have some type of peer selection. How are those groups selected? Do you have information on the geographic spread of how the grants are distributed? I, too, like to talk about New Brunswick.

I am also interested in those who apply. Do you find that you have a lot of people year after year, or are there new and unique applicants who receive grants annually? It's all of the questions at once, sorry.

Ms. Chawla: That is perfect. Thank you for the questions. I will start with the first one that you spoke about: our six granting programs and how artists and organizations are selected. We do follow a peer assessment process. It is a standard process for many granting agencies — not just in the arts — in Canada and across the world. It is a little bit like the gold standard of how to make selections based on artistic merit and on the relevance of your project. The way it works is that an artist or organization would look to our portal, which is a granting portal, and essentially answer a number of questions to determine the kind of activity they are doing. Are you doing a creation activity? Do

M. Poulter : Oui. En fait, nous accordons une grande importance à Collab, notre programme de partenariats avec les bibliothèques. Grosso modo, les responsables de Collab travaillent à nouer des partenariats avec des bibliothèques aux quatre coins du pays. Nous entrons en contact avec toutes les communautés qui ont une bibliothèque. Si la communauté souhaite s'associer à nous, c'est elle qui décide ce qui sera fait dans sa bibliothèque.

Certaines veulent une présence. Par exemple, elles veulent qu'une émission de radio locale soit diffusée à partir de la bibliothèque. D'autres s'intéressent plutôt à la formation : elles veulent apprendre aux jeunes à créer un balado. C'est vraiment la bibliothèque et la communauté qui choisissent ce qu'elles veulent faire. Nous faisons appel à nos employés de la région pour fournir ce service. C'est une excellente façon pour nous de tisser des liens avec des gens que nous n'atteignons pas nécessairement par le truchement de la programmation que nous offrons à la radio, à la télévision ou sur Internet.

La sénatrice Kingston : La bibliothèque de Fredericton est exceptionnelle. Si vous communiquez avec elle, elle acceptera probablement votre offre.

M. Poulter : Je pense qu'elle l'a déjà fait, mais je vais certainement vérifier.

La sénatrice Kingston : D'accord, je vous remercie.

La sénatrice Ross : Ma question s'adresse à la représentante du Conseil des arts du Canada. J'ai remarqué sur votre site Web que vos subventions étaient réparties dans six catégories différentes. Comment les bénéficiaires sont-ils sélectionnés? D'après ce que je comprends, il y a un processus d'évaluation par les pairs. Comment les membres des groupes sont-ils choisis? Avez-vous des détails sur la répartition géographique des subventions? Moi aussi, j'aime parler du Nouveau-Brunswick.

Je m'intéresse aussi aux demandeurs. Est-ce que les mêmes personnes déposent des demandes année après année, ou est-ce que de nouveaux demandeurs uniques reçoivent des subventions chaque année? Je m'excuse, je vous ai posé toutes mes questions en même temps.

Mme Chawla : C'est parfait, je vous remercie pour les questions. Je vais commencer par la première, celle qui concerne nos six programmes de subventions et la manière dont les artistes et les organisations sont sélectionnés. Nous suivons effectivement un processus d'évaluation par les pairs. De nombreux organismes subventionnaires ont recours à un processus de la sorte, au Canada et partout dans le monde, et pas seulement dans le milieu des arts. C'est un peu le modèle d'excellence à suivre pour veiller à ce que les subventions soient accordées en fonction du mérite artistique et de la pertinence du projet. Voici comment fonctionne le processus : l'artiste ou

you want to write a book? Do you want to go on a tour with your music group? It asks a number of questions and will direct you to the type of funding that's available.

The role of the Canada Council program officers is to put together peer assessment committees that represent the type of artistic expertise. If you're looking, for instance, at a competition of touring, people who have expertise in touring will gather. We will make selections based on very rigorous representations. You need representation from an artistic perspective, representing different types of art or touring of small companies, big companies or international touring.

Then we would look at things like gender, official languages, diversity and regional representation. We ensure that on every committee, we have balance. It will not necessarily happen at every competition, but, over the year, there is representation from all parts of the country in different art forms, representing a diversity of experience.

To your question about geographic reach, that is a very critical preoccupation that we have. We want to ensure that anybody who applies to the Canada Council, regardless of where they live, has the same chance of success. I'm very happy to say that we do have very even success rates across the country. Should you apply from New Brunswick or from Saskatchewan or from the Northwest Territories, generally people have the same chances of success.

We are spending a lot of effort looking at what we call the distribution of the funding. We are making linkages between the number of applications we receive and the success rates and how much money is going into certain provinces.

I spent the last year travelling to every single province in this country. The territories are my next goal. We work very closely with our funding counterparts. I was just in New Brunswick last week. I was in P.E.I. and Nova Scotia and, just a few months before that, in Newfoundland and Labrador to look at the exact question of how the ecosystem works. How do we work with the arts councils of New Brunswick and Nova Scotia, as well as with the ministries of culture, to ensure that all artists and organizations have a fair chance of receiving funding?

Your last point was about renewal. Yes, every year, we're very happy that there's renewal in our programs. We have at least, generally, 20% of new recipients every year. That's a strong signal that the arts sector is in renewal, and there's space for

l'organisation consulte notre portail de subventions, où des questions sont posées pour déterminer quel genre d'activité il ou elle mène. S'agit-il d'une activité de création? Le candidat veut-il écrire un livre? La candidate veut-elle faire une tournée avec son groupe de musique? Le portail pose plusieurs questions, puis il dirige le demandeur vers les types de financement offerts.

Le rôle des agents de programme du Conseil des arts du Canada est de mettre sur pied des comités d'évaluation par les pairs qui ont de l'expertise dans le domaine artistique en question. Si le concours est pour des activités de tournées, par exemple, le comité sera formé de personnes ayant une expertise en la matière. Les membres des comités sont choisis en fonction de critères de représentation très stricts, dont des critères de nature artistique : ils doivent représenter différentes formes artistiques et ils doivent avoir une expertise des activités de tournées de petites ou de grandes compagnies, ou encore de tournées internationales.

Il y a aussi des critères liés au genre, aux langues officielles, à la diversité et à la représentation régionale. Nous veillons à ce que chaque comité soit équilibré. Nous n'y arrivons pas nécessairement à chaque concours, mais au cours de l'année, toutes les régions du pays, les différentes formes artistiques et une diversité d'expériences sont représentées.

Vous avez posé une question sur la répartition géographique. C'est une de nos principales préoccupations. Nous tenons à ce que toutes les personnes qui soumettent une demande au Conseil des arts du Canada aient les mêmes chances de réussite, peu importe leur lieu de résidence. Je suis ravie de vous dire que nos taux de réussite sont égaux partout au pays. Que les demandeurs viennent du Nouveau-Brunswick, de la Saskatchewan ou des Territoires du Nord-Ouest, ils ont généralement les mêmes chances de réussite.

Nous surveillons très activement la répartition du financement. Nous établissons des liens entre le nombre de demandes que nous recevons, les taux de réussite et les sommes qui sont versées à certaines provinces.

Au cours de la dernière année, j'ai visité toutes les provinces de ce pays. Les territoires sont mon prochain objectif. Nous travaillons très étroitement avec nos homologues de financement. J'étais au Nouveau-Brunswick la semaine dernière. Je suis allée à l'Île-du-Prince-Édouard et en Nouvelle-Écosse et, quelques mois avant, à Terre-Neuve-et-Labrador pour étudier le fonctionnement de l'écosystème. Comment travaillons-nous avec les conseils des arts du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, ainsi qu'avec les ministères de la Culture, pour veiller à ce que tous les artistes et toutes les organisations aient une chance équitable de recevoir du financement?

Votre dernier point concernait le renouvellement. Oui, chaque année, nous sommes très heureux que nos programmes soient renouvelés. Généralement, nous avons au moins 20 % de nouveaux bénéficiaires chaque année. Cela montre clairement

newcomers. We're also funding the ones, like big institutions and organizations, that have been here for a long time. I really appreciate the question.

Senator Ross: What percentage of applications get funded?

Ms. Chawla: Our success rate at this stage is about 23%, which is a lower success rate than we've seen in the past. At the height of the pandemic, when we had all sorts of emergency funding available to the arts community, the success rates were quite healthy in the 40% range.

Post-pandemic, we've seen a huge need from the arts sector for all sorts of reasons. I mentioned them in my opening remarks. We had tripling, for instance, in our grants to individual programs. The volume of applications has tripled — not just the number of applications but also the amounts requested — because of all the issues that have happened in the last few years around precarity.

Again, we're working with other funders to really understand how we can have the most impact in the fairest way possible. That is a big issue facing the arts right now. We're not unique at the Canada Council. This trend of more applications, higher volume, higher requests and lowering success rates is happening in every province, territory and internationally as well. There is something happening with the arts sector in terms of a moment in time where this transformation toward long-term sustainability is top of mind. It's something we talk about every day, to be honest. Thank you so much for that question.

Senator Pate: I will sort of pick up where Senator Ross left off. Under your leadership, one of the goals of the Canada Council is building a more sustainable future for the arts in Canada, as you've mentioned. Many artists are self-employed or work within the gig economy. They disproportionately experience economic insecurity, including as a result of working grant to grant or working under precarious, short-term contracts without access to benefits or securities like Employment Insurance, which come along with employment in other sectors.

Recognizing the detrimental impact of income insecurity on their ability to create art, you're probably aware that over 3,000 artists and 30 arts organizations representing 75,000 members signed an open letter from the arts community in support of guaranteed livable basic income.

que le secteur des arts se renouvelle et qu'il y a de la place pour les nouveaux venus. Nous finançons également les organisations comme les grandes institutions qui existent depuis longtemps. Je vous suis très reconnaissante de la question.

La sénatrice Ross : Quel est le pourcentage des demandes qui sont financées?

Mme Chawla : Notre taux de réussite est d'environ 23 % à l'heure actuelle, ce qui est inférieur à ce que nous avons connu dans le passé. Au plus fort de la pandémie, lorsque toutes sortes de fonds d'urgence étaient disponibles pour la communauté artistique, les taux de réussite étaient très bons, aux alentours de 40 %.

Après la pandémie, nous avons constaté que le secteur des arts avait d'énormes besoins pour toutes sortes de raisons. Je les ai mentionnées dans ma déclaration liminaire. Par exemple, nous avons triplé les subventions versées aux programmes individuels. Le volume des demandes a triplé — pas seulement le nombre de demandes, mais les montants demandés — en raison de tous les problèmes survenus au cours des dernières années en raison de la précarité.

Là encore, nous travaillons avec d'autres bailleurs de fonds pour vraiment comprendre comment nous pouvons avoir le plus grand effet de la manière la plus équitable possible. C'est un énorme problème auquel le secteur des arts est confronté à l'heure actuelle. Il n'y a pas que le Conseil des arts du Canada. Cette tendance à l'augmentation du nombre de demandes, des volumes, des montants plus élevés et à la diminution des taux de réussite se produit dans toutes les provinces, tous les territoires et à l'échelle internationale. Il se passe quelque chose dans le secteur des arts à un moment où cette transformation vers une viabilité à long terme est une question prioritaire. Nous en discutons tous les jours, pour être honnête. Je vous remercie de cette question.

La sénatrice Pate : Je vais en quelque sorte reprendre là où la sénatrice Ross s'est arrêtée. Sous votre gouverne, l'un des objectifs du Conseil des arts du Canada est de bâtir un avenir plus durable pour les arts au Canada, comme vous l'avez mentionné. De nombreux artistes sont des travailleurs autonomes ou travaillent dans l'économie de la pige. Ils sont confrontés de façon disproportionnée à l'insécurité financière, notamment parce qu'ils travaillent d'une subvention à l'autre ou dans le cadre de contrats précaires à court terme sans accès à des avantages sociaux ou à des garanties comme l'assurance-emploi, qui vont de pair avec l'emploi dans d'autres secteurs.

Compte tenu des répercussions néfastes de l'insécurité du revenu sur la capacité des artistes à créer, vous savez probablement que plus de 3 000 artistes et 30 organisations artistiques représentant 75 000 membres ont signé une lettre ouverte de la part de la communauté artistique en faveur d'un revenu de subsistance de base garanti.

I'm curious what steps the council takes to monitor how income security of artists affects the arts in Canada. Do you have any findings you can share, if you do monitor that? Also, what strategies or concrete steps have been implemented to respond to the income insecurity that is experienced and arises for far too many artists?

Ms. Chawla: Thank you for the excellent question. Again, it is a very high preoccupation.

The Canada Council is the only funder at the national level to fund artists. We hear a strong desire from the artistic community for the Canada Council to play an advocacy role around that question of precarity.

We're very careful. Of course, a grant from the Canada Council cannot possibly address the entire system in which an artist works, so we do try to use our advocacy and influence to talk about the data we're collecting. We are able to collect some data around precarity from the grant applications we receive. We do a lot of data collection from the project funding that we allocate.

Last year, in 2023, we hosted something called the Arts Funding Forum. We invited funders from across the country, from the municipal level, the provincial level, the territorial level and some international guests. One of the panels discussed exactly this issue: the precarity of artists and how you make a living as an artist in this country.

Very interesting research emerged from this: Yes, universal basic income is a solution. We've seen this in Ireland. We're doing a lot of international data gathering and conversations.

One fascinating conversation was around other systems at play that could give an artist all sorts of opportunities. It was fascinating. Mr. Imbleau spoke about the example of an artist who wanted to travel or a musician who wanted to make their way to another city. I was thinking, hmm, what if there were a system by which if you were an artist, you could get a discount on travel? What if, as an artist, you could get a discount on child care? What if, as an artist, you could actually have affordable housing or studio space?

It's this idea of working with others in the sector to put a system in place. In a world where you're a poet, everyone knows you're not making a living as a poet, unless you happen to be the star of the world.

We are looking at those questions from all sorts of angles. We are really playing that advocacy role to demonstrate not only the impact of funding on an artist's career, but we're also asking

Je suis curieuse de connaître les mesures que le conseil prend pour surveiller l'incidence de la sécurité du revenu des artistes sur les arts au Canada. Pouvez-vous nous faire part de conclusions, si vous surveillez cela? De plus, quelles stratégies ou mesures concrètes ont été mises en œuvre pour répondre à l'insécurité du revenu à laquelle sont confrontés beaucoup trop d'artistes?

Mme Chawla : Merci de l'excellente question. Là encore, c'est une très grande préoccupation.

Le Conseil des arts du Canada est le seul bailleur de fonds à l'échelle nationale qui finance les artistes. La communauté artistique souhaite vivement que le Conseil des arts joue un rôle de défense entourant la question de la précarité.

Nous sommes très prudents. Bien entendu, une subvention du Conseil des arts ne peut pas couvrir l'ensemble du système dans lequel un artiste travaille, alors nous devons essayer d'utiliser nos activités de défense des intérêts et notre influence pour discuter des données que nous recueillons. Nous sommes en mesure de recueillir des données sur la précarité à partir des demandes de subvention que nous recevons. Nous colligeons beaucoup de données à partir du financement que nous versons à des projets.

L'an dernier, en 2023, nous avons organisé le Forum sur le financement des arts. Nous avons invité des bailleurs de fonds de tout le pays, des municipalités, des provinces et des territoires, ainsi que des invités internationaux. L'un des groupes a abordé précisément cette question : la précarité des artistes et la manière de gagner sa vie comme artiste dans ce pays.

Des recherches très intéressantes ont vu le jour par la suite : un revenu de base universel est bel et bien une solution. Nous l'avons vu en Irlande. Nous recueillons de nombreuses données et tenons de nombreuses conversations à l'échelle internationale.

Il y a eu une conversation fascinante sur les autres systèmes en jeu qui peuvent offrir toutes sortes de possibilités à un artiste. C'était fascinant. M. Imbleau a parlé d'un artiste qui voulait voyager ou d'un musicien qui voulait se rendre dans une autre ville. Je me suis dit, « Et s'il y avait un système qui offrait des réductions sur les voyages aux artistes? ». Et si, en tant qu'artiste, vous pouviez bénéficier d'une réduction sur les frais de garde d'enfants? Et si, en tant qu'artiste, vous pouviez bénéficier d'un logement ou d'un atelier à un prix abordable?

C'est l'idée de travailler avec d'autres intervenants du secteur pour mettre en place un système. Dans un monde où vous êtes poète, tout le monde sait que vous ne pouvez pas gagner votre vie comme poète, à moins d'être une célébrité mondiale.

Nous examinons ces questions sous toutes sortes d'angles. Nous jouons vraiment un rôle de défenseur pour démontrer non seulement l'incidence du financement sur la carrière d'un artiste,

what this country's systems can do to better support viable careers in the arts. Thank you so much for that question.

Senator Pate: To the CBC, your 2024-2027 National Indigenous Strategy shows a stated commitment to tracking the progress made with respect to the Calls to Action of the Truth and Reconciliation Commission and the Calls for Justice of the National Inquiry into Missing and Murdered Indigenous Women and Girls. I'm curious where, concretely, you're seeing these moving.

In particular, one of the Calls to Action regarding media includes increasing Indigenous people's access to jobs, leadership positions and professional development opportunities within the organization. I'm hoping you can please speak to — or at least send us information about — that Call to Action in particular but also, overall, how you're moving through the Calls to Action and the Calls for Justice and how you evaluate that progress.

Mr. Poulter: There are key performance indicators attached to that. We'd be happy to provide you with specific numbers, but I can tell you that one of the priorities has been to increase Indigenous hiring. It is one of our objectives, and we have been making progress. It's slow, but we have been making progress, and we're encouraged to do that.

Ms. Najm: I would also like to add that we have a National Indigenous Strategy, and we're reporting on that strategy through our quarterly financial reports. It is one of the priorities for the corporation, and we are tracking it and happy to report progress through that process.

Senator Pate: Beyond financial data, if you could also provide material about how else you're evaluating that progress, that would be very helpful.

Ms. Najm: We would be happy to.

Senator Pate: Thank you.

[Translation]

The Chair: Before moving on to the second round of questions, I have a question for the Arts Council. I looked at your budget over the last few years. You had higher amounts between 2016 and 2021 — there was still a good increase. Between 2021 and now, you have almost the same amount, despite inflation — excluding COVID — which is still significant. Has this resulted in less support for organizations or in smaller grants for applicants? Or have you been able to reduce your operating costs to gain efficiencies and keep the same amount of money going to the sector?

mais pour demander aussi ce que les systèmes de ce pays peuvent faire pour mieux soutenir des carrières viables dans les arts. Merci de cette question.

La sénatrice Pate : Pour la CBC, votre Stratégie nationale pour les Autochtones 2024-2027 fait état d'un engagement à suivre les progrès réalisés concernant les appels à l'action de la Commission de vérité et réconciliation et les appels à la justice de l'Enquête nationale sur les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées. Je suis curieuse de savoir si vous voyez ces progrès concrètement.

Plus particulièrement, l'un des appels à l'action concernant les médias consiste à faciliter l'accès des peuples autochtones aux emplois, aux postes de dirigeants et aux occasions de perfectionnement professionnel au sein de l'organisation. J'espère que vous pourrez nous parler — ou du moins nous envoyer des renseignements — de cet appel à l'action en particulier, mais aussi, de façon générale, de la façon dont vous progressez dans les appels à l'action et les appels à la justice et de la façon dont vous évaluez ces progrès.

M. Poulter : Il y a des indicateurs de rendement clés connexes. Nous serions ravis de vous fournir les chiffres exacts, mais je peux vous dire que l'une des priorités est d'accroître l'embauche d'Autochtones. C'est l'un de nos objectifs, et nous accomplissons des progrès. C'est lent, mais nous avons progressé, et nous sommes encouragés dans nos démarches.

Mme Najm : J'aimerais également ajouter que nous avons une Stratégie nationale pour les Autochtones, sur laquelle nous rendons des comptes par l'entremise de nos rapports financiers trimestriels. C'est l'une des priorités de l'entreprise, et nous suivons les progrès et en faisons rapport dans le cadre de ce processus.

La sénatrice Pate : Outre les données financières, si vous pouviez fournir des documents sur la manière dont vous évaluez ces progrès, ce serait très utile.

Mme Najm : Nous serons heureux de le faire.

La sénatrice Pate : Je vous remercie.

[Français]

Le président : Avant de passer à la deuxième ronde de questions, j'aurais une question pour le Conseil des arts. J'ai regardé votre budget des dernières années. Vous avez eu des montants plus élevés entre 2016 et 2021 — il y a quand même eu une bonne augmentation. Entre 2021 et aujourd'hui, vous avez presque le même montant, malgré l'inflation — en excluant la COVID —, qui est quand même importante. Est-ce que cela s'est traduit par des diminutions de l'aide versée à des organisations ou par des bourses moins importantes pour les demandeurs? Ou alors, avez-vous été en mesure de diminuer vos frais

Ms. Chawla: We are back to our pre-pandemic budgets. We are subject to the budget reduction exercise. So there has been a minimal reduction, but we have been able to maintain our grant budgets in general. There may be minimal cuts, but we'll do everything we can to avoid making any cuts to our grant programs. We're still very worried, as demand is rising. This means that, although we're not making cuts to the grant budgets, the fact that we've received three times as many applications and that each application has increased means that we've been able to pay out much less money. Success rates have really dropped at the Arts Council. Articles have appeared about this in the newspapers over the past year.

As far as core grants are concerned — grants for operations and for organizations — our message is one of stability. Given the situation that many arts organizations are going through, we don't expect them to do many new things or new productions. We're sending out the message that we're listening; we understand the issues that exist in the sector and we're going to support organizations through this transition, trying to provide as much stability as possible.

We are now entering the next core grant cycle, which normally lasts four years. For the past four years, the organizations have enjoyed a degree of stability. When we had the emergency funds at the time of the pandemic, we were able to help them by providing grants for projects. Now we're starting a new cycle. We don't have any more money, but we're trying to maintain the grant budgets, as we know that organizations are dependent on these funds.

The Chair: I believe you mentioned earlier a 27% success rate.

Ms. Chawla: It's about 23% for projects.

The Chair: To give us an idea of the variation, what was the success rate four years ago?

Ms. Chawla: It was a lot higher. I have the success rates. I could actually ask my colleague Ms. Johnson, who is Director General of Arts Granting Programs; she knows the success rates for each year better than I do.

However, I can confirm that there has been a decrease; the success rate used to be a little over 40%. Last year was the worst — we were at 13% in our project grants. This year we're back up to around 23% or 24%. Ms. Johnson has the details and she can share them with you.

d'exploitation pour gagner de l'efficience et conserver les mêmes sommes qui sont versées au secteur?

Mme Chawla : Nous sommes revenus à nos budgets pré-pandémie. Nous sommes assujettis à l'exercice de réduction des budgets. Donc, il y a eu une baisse minimale, mais on a pu conserver les budgets de subventions en général. Il y aura peut-être des coupes minimales, mais nous allons tout faire pour éviter de couper dans les programmes de subventions. Nous sommes tout de même très inquiets, parce qu'il y a une hausse de la demande. Cela veut dire que bien qu'on ne fasse pas de coupes dans les budgets de subventions, le fait qu'on ait reçu le triple de demandes et que chaque demande ait augmenté veut dire qu'on a pu verser beaucoup moins d'argent. Les taux de succès ont vraiment diminué au Conseil des arts. Il y a eu des articles à ce sujet dans les journaux au cours de la dernière année.

Pour ce qui est des subventions de base, c'est-à-dire les subventions pour les opérations et pour les organismes, notre message en est un de stabilité. Avec la situation que bien des organismes artistiques sont en train de vivre, on ne s'attend pas à ce qu'ils fassent beaucoup de nouvelles choses ou de nouvelles productions. On envoie le message qu'on est à l'écoute; on comprend les enjeux qui existent dans le secteur et on va accompagner les organismes dans cette transition, en essayant d'offrir le plus de stabilité possible.

On entre maintenant dans le prochain cycle de subventions de base, qui dure normalement quatre ans. Cela fait quatre ans que les organismes profitent d'une certaine stabilité. Quand on a eu les fonds d'urgence au moment de la pandémie, on a pu les aider en versant des subventions à des projets. On commence maintenant un nouveau cycle. On n'a pas plus d'argent, mais on essaie de maintenir les budgets de subventions, parce qu'on sait que les organismes sont dépendants de ces fonds.

Le président : Je crois que vous avez mentionné plus tôt un taux de succès de 27 %.

Mme Chawla : C'est environ 23 % pour les projets.

Le président : Il y a quatre ans, quel était le taux de succès, pour nous donner une idée de la variation?

Mme Chawla : C'était beaucoup plus. J'ai les taux de succès. En fait, je pourrais demander à ma collègue Mme Johnson, qui est directrice générale des programmes de subventions aux arts; elle connaît mieux que moi les taux de succès pour chaque année.

Cependant, je peux vous confirmer qu'il y a eu une diminution; c'était autrefois un peu plus de 40 % de taux de succès. L'année dernière a été la pire année — on était à 13 % dans nos subventions de projets. Cette année, on est remonté à environ 23 % ou 24 %. Mme Johnson a les détails et elle pourra les partager avec vous.

Lise Ann Johnson, Acting Director General, Arts Granting Programs, Canada Council for the Arts: Thank you. Last year, so in 2023–2024, the success rate was 25% for project grants. In 2022–2023, the success rate was 44%, and in 2021–2022, it was 51%. So the success rate has really dropped.

The Chair: What is the 13%?

Ms. Johnson: One of our grant programs that supports artistic creation, production and research, has the highest volume and its success rate was just 17%.

The Chair: When you define a success rate, it's the level of —

Ms. Johnson: It's the number.

The Chair: It's the number only; it's not necessarily based on the amount. So, if \$10,000 is requested and \$5,000 is received, do you consider that a success, even if it's 50% of the request?

Ms. Johnson: The success rate I shared with you is actually the number of applicants who received a grant. The success rate is not connected to the amount, but rather to the number of applicants.

The Chair: Is this an amount that corresponds to the request that is being made, or has it been reduced?

Ms. Johnson: It's the number of people.

Ms. Chawla: If the applicant asks for \$10,000, we always try to give the amount requested, since we want the projects to be successful.

The Chair: You can't make half a play or half a set.

Ms. Chawla: Exactly. So we're trying to provide the necessary resources to make the project a success.

The Chair: I understand, thank you. We will now move on to the second round of questions.

[English]

Senator Marshall: My question is for Ms. Chawla. I mentioned at the beginning of the session that I would have a question for you.

You mentioned in your opening remarks about the artwork that's in their possession, and I saw the number 17,000 pieces. Is there a dollar amount attached to those? I imagine that some of those pieces are very valuable. Is it indicated on the government's financial statements as an asset?

Lise Ann Johnson, directrice générale par intérim des programmes de subventions aux arts, Conseil des arts du Canada : Merci. L'année dernière, donc en 2023-2024, le taux de succès a été de 25 % pour les subventions de projets. En 2022-2023, le taux de succès était de 44 %, et en 2021-2022, il était de 51 %. Il y a donc vraiment une chute du taux de succès.

Le président : Qu'est-ce que le 13 %?

Mme Johnson : Un de nos programmes de subventions, qui appuie la création, la production et la recherche artistique, a le volume le plus important et son taux de succès était d'à peine 17 %.

Le président : Quand vous définissez un taux de succès, c'est le niveau de...

Mme Johnson : C'est le nombre.

Le président : C'est le nombre uniquement; ce n'est pas nécessairement en fonction du montant. Donc, si on réclame 10 000 \$ et qu'on a reçu 5 000 \$, considérez-vous cela comme un succès, même si c'est 50 % de la demande?

Mme Johnson : Le taux de succès que j'ai partagé avec vous est en fait le nombre de demandeurs qui ont reçu une subvention. Le taux de succès n'est pas lié au montant, mais plutôt au nombre de demandeurs.

Le président : Est-ce que c'est un montant qui correspond à la demande qui est faite, ou l'a-t-on réduit?

Mme Johnson : C'est le nombre de personnes.

Mme Chawla : Si le demandeur demande 10 000 \$, on essaie toujours de donner le montant demandé, parce qu'on veut que les projets aient du succès.

Le président : On ne peut pas faire la moitié d'une pièce de théâtre ou la moitié d'un décor.

Mme Chawla : Exactement. Donc, on essaie de donner les moyens nécessaires pour que le projet ait du succès.

Le président : Je comprends, merci. Nous allons maintenant passer à la deuxième ronde de questions.

[Traduction]

La sénatrice Marshall : Ma question s'adresse à Mme Chawla. J'ai mentionné au début de la réunion que j'aurais une question à vous poser.

Vous avez évoqué dans votre déclaration liminaire les œuvres d'art qui sont en leur possession, et j'ai vu le chiffre de 17 000 pièces. Y a-t-il une somme d'argent associée à ces œuvres? J'imagine que certaines d'entre elles ont une grande valeur. Figurent-elles dans les états financiers du gouvernement en tant qu'actif?

Ms. Chawla: I can tell you the dollar amount. I'll ask my colleague Eva Jacobs, our CFO, to tell you about the accounting. The collection is appraised at \$74 million.

Senator Marshall: \$74 million.

Ms. Chawla: Yes.

Senator Marshall: I was really interested in how you control those pieces to ensure that you still own them and they're not hanging in somebody else's home or business. If there are 17,000, that's quite a number of pieces of artwork to keep track of. I'm interested mostly in that part.

Ms. Chawla: Absolutely. The collection is housed on St. Laurent Boulevard. If anyone would like to visit the collection — I'll give a pitch here — we'd love to host you.

We have 17,000 works of art, and almost 25% is out. They are being rented out. Every single piece is tracked and entered into a database. When we rent the artworks, we have a contract with the organizations. We don't rent to individuals. We rent to government, lawyers and hospitals — known institutions. We have a formal contract. We have professional staff who actually bring the artwork, install it and then do regular maintenance and checkups. We have ongoing communications with our clients to make sure that everything is very well safeguarded.

Senator Marshall: You must misplace or lose some pieces if you have 17,000 pieces. When would you discover that there is something misplaced or something lost? Have you had that experience? I'd like to know how often you do have that experience.

Ms. Chawla: Last year, I was not made aware of any lost artworks. It has happened that sometimes something might be damaged.

To go back to your question, yes, we do have the 17,000 artworks. They're all tracked and in a database, but when the artwork is out, and it's in public spaces, this is called a "working collection," meaning we have very close relationships with the people who rent the art. As soon as something might happen, there's a communication, but there are also checkups.

The art consultants regularly check in with all of the clients. We do renewals, so when we do the renewal process, there's an inspection to make sure all the artwork is there. I can absolutely

Mme Chawla : Je peux vous donner le montant. Je demanderai à ma collègue, Eva Jacobs, notre directrice financière, de vous parler de la comptabilité. La collection est évaluée à 74 millions de dollars.

La sénatrice Marshall : Elle vaut 74 millions de dollars.

Mme Chawla : Oui.

La sénatrice Marshall : Je voudrais vraiment savoir comment vous contrôlez ces œuvres pour vous assurer qu'elles vous appartiennent toujours et qu'elles ne sont pas accrochées dans la maison ou l'entreprise de quelqu'un d'autre. S'il y en a 17 000, c'est un nombre considérable d'œuvres d'art à surveiller. C'est surtout ce qui m'intéresse.

Mme Chawla : Absolument. La collection se trouve sur le boulevard Saint-Laurent. Si quelqu'un souhaite la visiter — je vais faire une annonce ici —, nous serions ravis de vous accueillir.

Nous avons 17 000 œuvres d'art, et près de 25 % d'entre elles sont à l'externe. Elles sont louées. Chaque œuvre est suivie et consignée dans une base de données. Quand nous louons les œuvres d'art, nous avons un contrat avec les organisations. Nous ne les louons pas à des particuliers. Nous les louons au gouvernement, à des firmes d'avocats et à des hôpitaux — à des établissements connus. Nous avons un contrat officiel. Nous avons du personnel professionnel qui apporte l'œuvre d'art, l'installe et effectue ensuite l'entretien et les contrôles régulièrement. Nous communiquons de façon continue avec nos clients pour nous assurer que tout est bien protégé.

La sénatrice Marshall : Vous devez égarer ou perdre des pièces si vous en avez 17 000. Quand découvrez-vous quand une pièce est égarée ou perdue? Avez-vous déjà vécu cette expérience? J'aimerais savoir à quelle fréquence cela arrive.

Mme Chawla : L'an dernier, on ne m'a informée d'aucune œuvre d'art perdue. Il est arrivé qu'une œuvre soit endommagée.

Pour revenir à votre question, oui, nous avons les 17 000 œuvres d'art. Elles sont toutes suivies et consignées dans une base de données, mais quand des œuvres sont exposées dans des espaces publics, c'est ce que nous appelons une « collection active », ce qui signifie que nous entretenons des relations très étroites avec les personnes qui louent les œuvres d'art. Dès que quelque chose se produit, il y a une communication, mais il y a aussi des vérifications.

Les conseillers en arts font des vérifications auprès de tous les clients. Nous procédons à des renouvellements et, dans le cadre du processus de renouvellement, nous effectuons une inspection

follow up to find out specifically if any artworks have been lost and what was the process. We'd be very happy to.

Senator Marshall: Thank you very much.

The Chair: Senator Fridhandler is not a member of the committee, but he's a senator, so he can ask a question.

Senator Fridhandler: Welcome. For the Canada Council for the Arts, I guess we've moved entirely away from railways and over to art, which is something near and dear to my heart.

The arts and culture sector suffered immensely through the pandemic in terms of returning to pre-pandemic levels, but not unlike the media sector in all shapes and forms, it has not only the pandemic implication, but people have also found other ways to spend their dollars and be entertained.

You spoke about supplemental funding that was managed by your agency post-pandemic. Did that just kick the can down the road on inevitable failures, or did it reinvigorate some organizations? Do you know any statistics on the impact of that funding? If you could, please comment on whether you still need more for the same reason.

Ms. Chawla: Thank you so much for that question. I'll ask my colleague Lise Ann Johnson to join me at the table to supplement anything I will share.

As I mentioned in my remarks, what we've seen is a big change in how the arts sector is managing post-pandemic. Some of the issues that have emerged are changes to, for instance, subscription models. Many people may know that many performing arts organizations operated with something called a subscription model. You would sign on, and you would have the next 10 shows. I'm using that as an example. That, for instance, is no longer how those patterns work.

Some of the things that happened we saw coming. What happened with the pandemic is it accelerated it to a point where organizations thought they still had another 5 years or 10 years to start rebuilding new audiences, to look at questions of infrastructure and to look at diversification of programming. Because of the pandemic and the rapidity of how everything changed, people don't necessarily want to leave their homes and navigate traffic and pay for parking and pay higher dollars to see a show. Trying to get back those audiences is very much something that arts organizations are grappling with.

pour nous assurer que l'œuvre est là. Je peux certainement assurer un suivi pour savoir si des œuvres d'art ont été perdues et quelle procédure a été suivie. Nous serions très heureux de le faire.

La sénatrice Marshall : Je vous remercie.

Le président : Le sénateur Fridhandler n'est pas un membre du comité, mais il est sénateur, alors il peut poser une question.

Le sénateur Fridhandler : Bienvenue. Pour le Conseil des arts du Canada, j'imagine que nous nous sommes complètement éloignés des chemins de fer pour nous tourner vers l'art, qui me tient beaucoup à cœur.

Le secteur des arts et de la culture a énormément souffert durant la pandémie et a du mal à revenir aux niveaux antérieurs à la pandémie, mais à l'instar du secteur des médias sous toutes ses formes, il a subi les conséquences de la pandémie, mais les gens ont également trouvé d'autres moyens de dépenser leur argent et de se divertir.

Vous avez parlé du financement supplémentaire qui était géré par votre agence après la pandémie. Cela a-t-il renvoyé aux calendes grecques les échecs inévitables, ou cela a-t-il relancé certaines organisations? Connaissez-vous des statistiques de l'incidence de ce financement? Si vous pouvez en trouver, dites-nous si vous en avez encore besoin pour la même raison.

Mme Chawla : Je vous remercie de cette question. Je demanderai à ma collègue, Lise Ann Johnson, de se joindre à moi à la table pour compléter ce que je vais dire.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration liminaire, ce que nous avons vu, c'est un grand changement dans la façon dont le secteur artistique gère la période postpandémie. Certains des problèmes qui sont apparus concernent, par exemple, les modèles d'abonnement. Bien des gens savent sans doute que de nombreux organismes en arts de la scène fonctionnaient avec ce que l'on appelle un modèle d'abonnement. Vous vous abonnez et vous aviez droit d'assister aux 10 prochains spectacles. Je prends cet exemple. Ce n'est plus ainsi que cela fonctionne de nos jours.

Nous avons vu venir certaines des choses qui se sont produites. La pandémie a fait accélérer les choses au point où les organisations pensaient avoir encore 5 ou 10 ans pour commencer à se trouver de nouveaux auditoires et se pencher sur des questions d'infrastructure et la diversification des programmes. En raison de la pandémie et de la rapidité avec laquelle tout a changé, les gens ne veulent pas forcément quitter leur maison, se frayer un chemin dans la circulation, payer le stationnement et déboursier des sommes plus élevées pour assister à un spectacle. Les organisations artistiques s'efforcent de retrouver ces auditoires.

There have been some successes, absolutely. Some organizations took advantage, for instance, of the funding that we gave for digital transformation, and they were able to expand their audiences to international audiences. There are some orchestras, for instance, who did collaborations with conductors in different countries, and, all of a sudden, they found new markets in countries outside of Canada.

The vast majority of organizations, however, are struggling. It's not because they don't have the creativity and innovation. It's because they don't have the time to put in place all the requirements for this new transformation.

To your question, yes, there is a pretty urgent need to invest in the arts in this moment in time in order to give those organizations — in the next few years — the capacity to build their new markets, to diversify their audiences, to look at new partnerships and to reimagine how they're delivering this amazing Canadian talent that we have in ways that new audiences and older audiences will want to reconnect.

Every time we hear a story from an arts organization that they had this moment where a new play was discovered, we hear the qualitative impacts, and we're doing a lot of work on the quantitative impacts. What is the impact of every dollar that the Canada Council for the Arts can invest in an arts organization?

I'll let Lise Ann Johnson speak about some of the most recent data we were able to collect around the economic impact of investing in the arts, which we've been able to demonstrate.

[*Translation*]

The Chair: As we're running out of time, could you send us the answer in writing, please?

Ms. Chawla: Of course, with pleasure.

[*English*]

We will send you a written response with that information.

Senator Fridhandler: As a supplementary question, have you tracked the impact and the effectiveness of the special pandemic funding? How many organizations, nevertheless, collapsed at the end of it? I'd be interested to see the impact of that funding and whether it was effective or not.

Ms. Chawla: Absolutely. We can provide that information.

Il y a eu certainement quelques réussites. Certaines organisations ont tiré parti, par exemple, du financement que nous avons versé pour la transformation numérique et ont pu élargir leurs auditoires à l'international. Des orchestres, par exemple, ont collaboré avec des chefs d'orchestre dans différents pays et, soudainement, ils ont trouvé de nouveaux marchés dans des pays étrangers.

La grande majorité des organisations éprouvent des difficultés cependant. Ce n'est pas qu'elles manquent de créativité et d'innovation. C'est parce qu'elles manquent de temps pour mettre en place toutes les exigences nécessaires à cette nouvelle transformation.

Pour répondre à votre question, il est assez urgent d'investir dans les arts à l'heure actuelle afin de donner à ces organisations, au cours des prochaines années, la capacité d'établir de nouveaux marchés, de diversifier leurs auditoires, d'envisager de nouveaux partenariats et de réinventer comment ils diffusent ces incroyables talents canadiens de manière à ce que les nouveaux auditoires et les auditoires de plus longue date veuillent renouer avec les arts.

Chaque fois qu'une organisation artistique nous raconte qu'elle a découvert une nouvelle pièce, nous entendons parler des répercussions qualitatives, et nous travaillons beaucoup sur les répercussions quantitatives. Quelle est l'incidence de chaque dollar que le Conseil des arts du Canada peut investir dans une organisation artistique?

Je vais laisser Lise Ann Johnson parler de certaines des données les plus récentes que nous avons été en mesure de recueillir concernant les répercussions économiques des investissements dans les arts, ce que nous avons pu démontrer.

[*Français*]

Le président : Comme on manque de temps, est-ce que vous pouvez nous envoyer la réponse par écrit, s'il vous plaît?

Mme Chawla : Bien sûr, avec plaisir.

[*Traduction*]

Nous vous ferons parvenir une réponse écrite avec cette information.

Le sénateur Fridhandler : À titre de question complémentaire, avez-vous suivi l'incidence et l'efficacité du financement spécial pour la pandémie? Combien d'organisations se sont néanmoins effondrées à la fin de la pandémie? J'aimerais connaître l'incidence de ce financement et s'il a été efficace ou non.

Mme Chawla : Absolument. Nous pouvons fournir cette information.

Senator Fridhandler: On one other topic, again for the Canada Council for the Arts, you talked about how your granting is done through peer review. I'm going to suggest to you, though, that organizations — maybe not so much individuals — that have been funded historically get extra protection. And you're reluctant, when your peer review occurs, to not start with a tabula rasa on each organization. Maybe it's because you're concerned about sustainability, but the equity in that and not looking — so agencies or organizations that have been funded historically get to maintain their positions more than new entrants or organizations that received funding only at a certain level, and they don't get to move so easily because you protect the historic.

Could you comment on that?

Ms. Chawla: We are always looking at how to bring movement into the core funding program and how we bring in new to core.

With the doubling of the budget of the Canada Council for the Arts, we were able to bring a significant number of new organizations into core funding. We also have mechanisms to exit organizations that are no longer meeting their mandate.

I'd be happy to provide a more detailed response to this question in writing, as I understand that we're trying to keep on time.

Thank you so much for that question.

Senator Fridhandler: Thank you. I appreciate that.

[*Translation*]

Senator Forest: My question is also for the Council for the Arts. In the current context, arts and culture are essential ingredients for vital and attractive communities. It's a major challenge, given the context in which our organizations and businesses are looking for skilled labour, and having cultural and artistic vitality is fundamental.

Do your criteria promote an equitable distribution, all things considered, for all of Quebec's regions, so that we can take advantage of the cultural locomotive — to make a connection with our railroad friends — that is the Council for the Arts?

Ms. Chawla: Thank you for the question. I would say that, yes, in Quebec, the distribution of Council for the Arts funding is very equitable. Of course, we always do a more in-depth analysis in the regions. So when we look at the province as a whole, and Canada as a whole, I'd say that Quebec is the province that

Le sénateur Fridhandler : Sur un autre sujet, et ma question s'adresse encore une fois au Conseil des arts du Canada, vous avez parlé de la façon dont vos subventions sont accordées par l'entremise d'un examen par les pairs. Je vous dirais cependant que les organisations — peut-être moins les particuliers — qui ont été financées dans le passé bénéficient d'une protection supplémentaire. Et vous hésitez, lors de l'examen par les pairs, à ne pas commencer à faire table rase pour chaque organisation. C'est peut-être parce que vous vous inquiétez au sujet de la durabilité, mais l'équité dans ce domaine et le fait de ne pas chercher... de sorte que les agences ou organisations qui ont été financées dans le passé puissent maintenir leur position plus que les nouveaux venus ou les organisations qui n'ont reçu du financement qu'à un certain niveau, et elles ne bougent pas si facilement parce que vous protégez l'historique.

Pourriez-vous vous prononcer à ce sujet?

Mme Chawla : Nous cherchons toujours des moyens de faire bouger les choses dans le programme de financement de base et de trouver du nouveau financement de base.

Grâce au budget du Conseil des arts du Canada qui a doublé, nous avons été en mesure d'offrir du financement de base à un nombre important de nouvelles organisations. Nous avons également des mécanismes pour retirer les organisations qui ne remplissent plus leur mandat.

Je me ferai un plaisir de fournir une réponse plus détaillée à cette question par écrit, car je comprends que nous essayons de respecter le temps.

Je vous remercie de cette question.

Le sénateur Fridhandler : Merci. Je vous en suis reconnaissant.

[*Français*]

Le sénateur Forest : Ma question s'adresse aussi au Conseil des arts. Dans le contexte actuel, les arts et la culture sont des ingrédients incontournables pour avoir des communautés vitalisées et attrayantes. C'est un grand défi, compte tenu du contexte où nos organisations et nos entreprises sont à la recherche d'une main-d'œuvre qualifiée, et le fait d'avoir une vitalité culturelle et artistique est fondamental.

Est-ce que vos critères permettent de favoriser une répartition équitable, toutes proportions gardées, pour l'ensemble des régions du Québec, afin qu'on puisse profiter de la locomotive culturelle — pour faire un lien avec nos amis du rail — que représente le Conseil des arts?

Mme Chawla : Merci pour la question. Je dirais que oui, en effet, au Québec, la répartition du financement du Conseil des arts est très équitable. Bien sûr, on fait toujours une analyse plus approfondie dans les régions. Donc, on regarde l'ensemble de la province, et dans tout le Canada, je dirais que Québec est la

receives the most support from the Canada Council for the Arts, even though there's always room for improvement when we look at the data by province. We look at Indigenous arts, official language minority communities and diversity. We always look at things from this angle to see how we can improve, and we work in collaboration with other funders.

Senator Forest: Do you have relationships with municipalities? We know that this is fundamental, and that everything happens at the municipal level.

Ms. Chawla: Absolutely. I'm in touch with almost all the major municipalities. In fact, next week I'm meeting with people from the Conseil des arts de Montréal and the Conseil des arts et des lettres du Québec, as we see the role of the Conseil des arts as part of a funding ecosystem, so it's essential that we be in touch with them.

The Chair: You'll have to meet with Rimouski and Saint-Eustache.

Ms. Chawla: I am open to all conversations.

Senator Gignac: Before going to CBC/Radio-Canada, I want to take a minute to close out the conversation with VIA Rail. I agree with my colleague Senator Dalphond that the customer experience has changed a lot between Quebec City and Montreal. That makes all the difference. Mr. Imbleau, I want to thank you for your public service, your leadership and your talent for teaching. I heard about your conference yesterday in Trois-Rivières, where you explained that yes, it changes everything, but that it will also lead to a reduction in the carbon footprint and the cost of living. People in Trois-Rivières will no longer need to spend a night in Montreal or Quebec City; they'll be able to make a return trip the same day. Keep it up, and use social networks, as I don't think you're using them enough. You could use them more.

Mr. Imbleau: The message has been passed on to the vice-president, who is in the back.

Senator Gignac: Ms. Najm, my question will be a bit spicy this evening. Honestly, it's more for the CEO than for you, so a written answer might suffice. I won't be offended.

In January, you faced \$125 million in cuts that affected 600 employees. You were asked to make sacrifices. What sacrifices were the CBC/Radio-Canada executives asked to make? We know that 600 employees were laid off. What sacrifices were made in terms of bonuses? Were executives affected by these cuts?

province la mieux soutenue par le Conseil des arts du Canada, même s'il y a toujours des améliorations à faire quand on regarde les données par province. On regarde les arts autochtones, les communautés de langue officielle en milieu minoritaire et la diversité. On examine toujours les choses sous cet angle pour voir comment on peut s'améliorer, et on travaille en collaboration avec les autres bailleurs de fonds.

Le sénateur Forest : Est-ce que vous avez des liens avec les municipalités? On sait que c'est fondamental, et que c'est à l'échelle municipale que tout se passe.

Mme Chawla : Absolument. Je suis en relation avec presque toutes les grandes municipalités. En fait, la semaine prochaine, je rencontre des gens du Conseil des arts de Montréal et du Conseil des arts et des lettres du Québec, parce qu'on voit le rôle du Conseil des arts comme faisant partie d'un écosystème de financement, donc c'est essentiel qu'on soit en relation avec eux.

Le président : Vous allez devoir rencontrer Rimouski et Saint-Eustache.

Mme Chawla : Je suis ouverte à toutes les conversations.

Le sénateur Gignac : Avant d'aller à CBC/Radio-Canada, je veux prendre une minute pour clore le dossier avec VIA Rail. J'endosse les propos de mon collègue le sénateur Dalphond sur le fait que l'expérience client a beaucoup changé entre Québec et Montréal. Cela fait toute une différence. Monsieur Imbleau, je veux vous remercier pour votre service public, votre leadership et votre talent de pédagogue. J'ai eu connaissance de votre conférence hier à Trois-Rivières, où vous avez expliqué que oui, cela change tout, mais que cela mènera également à une réduction de l'empreinte carbone et du coût de la vie. Les gens de Trois-Rivières n'auront plus besoin de passer une nuit à Montréal ou à Québec; ils pourront faire un aller-retour la même journée. Continuez, et utilisez les réseaux sociaux, parce que je trouve que vous ne le faites pas assez. Vous pourriez le faire davantage.

M. Imbleau : Le message est passé au vice-président, qui est à l'arrière.

Le sénateur Gignac : Madame Najm, ma question sera un peu épicée ce soir. Très franchement, elle s'adresserait davantage à la PDG qu'à vous, alors une réponse écrite pourrait suffire. Je ne serai pas offusqué.

En janvier dernier, vous avez subi des compressions de 125 millions de dollars qui ont touché 600 employés et des sacrifices ont été demandés. Quels sacrifices ont été demandés aux dirigeants de CBC/Radio-Canada? Nous savons qu'il y a eu le congédiement de 600 employés, mais quels sont les sacrifices sur le plan des primes et des bonus? Est-ce que les dirigeants ont été affectés par ces compressions?

Second, four months later, the Minister of Finance gave back \$42 million after cutting \$125 million. I'm curious about one thing, given that you signed a collective agreement. Have the sacrifices required of employees changed, or have they stayed the same with all the cuts? Where do things stand?

You have about one minute. A written answer would also be fine.

Ms. Najm: Thank you for both questions.

[English]

On the subject of sacrifices of management, performance pay is part of compensation for over 1,200 non-unionized employees within the company. It is based upon performance indicators tied to our strategic plan. It is a defined structure and process of accountability that performance pay is based upon.

Our board approved the payment of performance pay based upon the fulfillment of our obligations. That is how I will answer. If you would like more information, I would be more than happy to provide it in writing.

Senator Gignac: It is just regarding the fact that you received \$42 million additionally, suddenly, after the \$125 million in cuts. Did that have any impact on the employees because they signed a bargaining settlement just months before with a lot of sacrifice? Thank you — if you can complete it with a written response.

Ms. Najm: We are careful in how we do our financial planning. Every year, we look at our appropriation space and projected revenues. We reassess the need for these reductions on an annual basis. We are committed to balancing our budget. The additional one-time funding is greatly appreciated to help us work through those strategies.

Senator Gignac: Thank you.

[Translation]

The Chair: Will you be adding to your answer in writing? Good.

[English]

Senator Smith: My questions are for Mr. Delisle or Mr. Imbeau; perhaps you could tag team.

Deuxièmement, quatre mois plus tard, la ministre des Finances vous a redonné 42 millions de dollars après avoir coupé 125 millions. Je suis curieux de savoir une chose, étant donné que vous avez signé une convention collective : y a-t-il eu un changement pour ce qui est des sacrifices demandés aux employés, ou sont-ils restés avec toutes les compressions? Qu'en est-il?

Vous avez environ une minute, et une réponse écrite serait également acceptée.

Mme Najm : Merci pour les deux questions.

[Traduction]

En ce qui concerne les sacrifices de la direction, la rémunération au rendement fait partie de la rémunération de plus de 1 200 employés non syndiqués au sein de l'entreprise. Elle est basée sur les indicateurs de rendement liés à notre plan stratégique. Il s'agit d'une structure définie et d'un processus de reddition de comptes sur lesquels repose la rémunération au rendement.

Notre conseil d'administration a approuvé le versement d'une rémunération fondée sur le respect de nos obligations. C'est la réponse que je vais fournir. Si vous souhaitez avoir plus de renseignements, je me ferai un plaisir de vous les fournir par écrit.

Le sénateur Gignac : C'est parce que vous avez reçu 42 milliards de dollars supplémentaires, soudainement, après des compressions de 125 millions de dollars. Est-ce que cela a eu une incidence sur les employés qui avaient réglé une convention collective quelques mois auparavant et avaient dû faire de nombreux sacrifices? Merci... Vous pourriez nous transmettre une réponse écrite.

Mme Najm : Nous réalisons notre planification financière avec soin. Chaque année, nous évaluons nos crédits et nos recettes prévues. Nous réévaluons la nécessité de ces compressions chaque année. Nous sommes déterminés à atteindre l'équilibre budgétaire. Le financement supplémentaire ponctuel nous a permis de travailler à ces stratégies.

Le sénateur Gignac : Merci.

[Français]

Le président : Vous allez compléter votre réponse par écrit? Parfait.

[Traduction]

Le sénateur Smith : Mes questions s'adressent à M. Delisle ou à M. Imbeau. Vous pourriez peut-être tous deux y répondre.

[Translation]

In VIA's plan, you anticipate a 251% increase in ridership by 2026. Can you tell me about your current passenger forecasts for 2025, following the end of COVID, and the number of people you anticipate? What will generate the biggest revenue gains? Is it Montreal-Quebec or Montreal-Toronto? Can you provide a revenue update?

Mr. Imbleau, it's hard to have a company of the present and the future such as VIA Rail. How will you strike a balance between your approach and Mr. Delisle's approach to management in order to maintain that equilibrium in your company?

Mr. Delisle: I'll start with the first question. To put things in perspective for the current year, we're expecting a ridership of about five million passengers to date.

In terms of revenue, the corridor is still the most promising section, of course. A route such as Montreal-Toronto remains highly profitable. The corridor still generates the highest ridership.

[English]

Mr. Imbleau: Today, there are 4 million passengers in the corridor. With the rapid train between Quebec and Toronto, we think that we will have between 25 million to 30 million passengers. It creates a revenue stream to ensure that both services remain in place; they will be complementary with one another. If you travel long-distance, it is expected that passengers will use the rapid train, and if you commute between the smaller communities, you will keep the existing services.

It is not unusual to have a new fast train and keep the existing services. We will try to optimize both down the road.

[Translation]

Senator Smith: Are you talking about 25 million passengers this year or in 2026?

[English]

Mr. Imbleau: When the rapid train gets into service, we think we will have between 25 million to 30 million passengers using the services in the corridor.

[Translation]

Senator Dalphond: My question is for CBC/Radio-Canada, not VIA Rail, even though I was tempted.

[Français]

Dans le plan de VIA, vous projetez 251 % d'augmentation de l'achalandage d'ici 2026. Pouvez-vous me donner des informations sur vos prévisions actuelles de passagers pour 2025, pour faire suite à la fin de la COVID et le nombre de gens que vous envisagez? Où sont les plus grandes ristournes sur le plan des revenus? Est-ce Montréal-Québec ou Montréal-Toronto? Pouvez-vous nous donner une mise à jour vis-à-vis des revenus?

Monsieur Imbleau, il est difficile d'avoir une entreprise du présent et de l'avenir comme VIA Rail. Comment allez-vous équilibrer ce que vous faites avec ce que M. Delisle fait en matière de gestion pour garder cet équilibre au sein de votre entreprise?

M. Delisle : Je vais commencer avec la première question. Pour donner un aperçu pour l'année en cours, on s'attend à un achalandage d'environ cinq millions de passagers jusqu'à maintenant.

Quant aux revenus et à la portion qui est la plus intéressante, cela reste le corridor, bien sûr; un trajet comme Montréal-Toronto, cela reste des trajets avec une bonne rentabilité. Le corridor reste l'endroit où l'achalandage reste le plus important.

[Traduction]

M. Imbleau : Il y a aujourd'hui quatre millions de passagers dans le corridor. Avec le train rapide entre Québec et Toronto, nous croyons que nous aurons entre 25 et 30 millions de passagers. C'est donc une source de revenus qui permettra de maintenir en place les deux services; ils seront complémentaires. On s'attend à ce que les passagers utilisent le train rapide pour les trajets longue distance et à ce qu'ils utilisent les services existants pour les déplacements entre les plus petites collectivités.

Il n'est pas inhabituel d'avoir un nouveau train rapide et de maintenir les services existants. Nous allons tenter d'optimiser les deux en cours de route.

[Français]

Le sénateur Smith : Vous parlez de 25 millions de passagers cette année ou en 2026?

[Traduction]

M. Imbleau : Lorsque le train rapide sera en fonction, nous croyons qu'entre 25 et 30 millions de passagers utiliseront les services dans le corridor.

[Français]

Le sénateur Dalphond : Ma question s'adresse à CBC/Radio-Canada et non à VIA Rail, même si j'étais tenté.

In one possible scenario, if the scope and mandate of CBC/Radio-Canada's English section were scaled back significantly, would this affect the budget of the French section? In other words, do both sections currently share common services? If one section were to disappear or shrink considerably, would this affect the other section?

Ms. Najm: Thank you for the question.

[English]

The short answer is "yes."

[Translation]

Senator Dalphond: Do you have a rough idea of the amounts involved?

Mr. Poulter: It's hard to say exactly, senator. As Ms. Najm explained, Radio-Canada can't exist without CBC. Across Canada, we share facilities and resources. This can certainly have a big impact.

Senator Dalphond: You can't assess this now?

Mr. Poulter: No.

Senator Dalphond: Are we talking about a few million or several hundred million dollars, without getting too specific?

Mr. Poulter: It's two things. There's the amount, of course, but there's also the level of service, especially for official language minority communities across Canada.

Senator Dalphond: You can't tell us about the efficiencies that result in some services being shared between the two. I understand that the headquarters and the board of directors serve both. However, at some point, efficiencies are needed. Can you measure the loss of efficiencies? Haven't you done this in a plan up until now?

Mr. Poulter: Yes. That's true.

The Chair: I don't think that this plan will happen just yet.

Senator Dalphond: An ounce of prevention is worth a pound of cure.

Si, dans un scénario possible, la section anglophone de CBC/Radio-Canada devait être réduite considérablement dans sa portée et son mandat, est-ce que cela aurait un impact sur le budget de la section francophone? Autrement dit, est-ce qu'il y a des services communs partagés et assumés à l'heure actuelle par les deux secteurs? Si un secteur disparaissait ou était considérablement réduit, cela devrait-il passer à l'autre secteur?

Mme Najm : Merci pour la question.

[Traduction]

La réponse courte à cette question est oui.

[Français]

Le sénateur Dalphond : Est-ce que vous avez une idée approximative de ce que cela représente pour ce qui est des montants?

M. Poulter : C'est difficile à dire exactement, sénateur. Comme l'a expliqué Mme Najm, ce n'est pas possible d'avoir Radio-Canada sans CBC. Partout au Canada, il y a des installations et des ressources que nous partageons. C'est sûr que cela peut avoir un grand impact.

Le sénateur Dalphond : Vous n'êtes pas en mesure d'évaluer cela maintenant?

M. Poulter : Non.

Le sénateur Dalphond : Est-ce qu'on parle de quelques millions de dollars ou de plusieurs centaines de millions, sans vouloir être trop précis?

M. Poulter : Ce sont deux choses : il y a le montant, bien sûr, mais aussi le niveau de service, en particulier pour les communautés de langue officielle en situation minoritaire partout au Canada.

Le sénateur Dalphond : Vous n'êtes pas en mesure de nous parler des mesures d'efficacité qui font que certains services sont partagés entre les deux. Je comprends que le siège social et le conseil d'administration servent aux deux, mais à un moment donné, il doit y avoir des efficacités. Quand on perd des efficacités, est-ce que cela se mesure? N'avez-vous pas fait cela dans un plan jusqu'à maintenant?

M. Poulter : Oui, c'est vrai.

Le président : Je pense que ce ne sera pas pour tout de suite, ce plan-là.

Le sénateur Dalphond : Mieux vaut prévenir que guérir.

[English]

Senator Loffreda: My question is for Canadian Heritage again.

With the advent of social media, both misinformation and disinformation have become a major concern. On the question of disinformation, can you provide our committee with an update on the Digital Citizen Initiative? I note in your departmental plan that in response to a program evaluation in 2022-23, the government committed to conducting a yearly review of government-wide efforts related to disinformation, as well as to revise its internal governance committee and clarify existing roles and responsibilities by June 2024. Has this exercise taken place yet?

Ms. Montminy: Thank you.

Yes, the Digital Citizen Initiative has been in place since 2019. Since then, we have invested \$31 million in 142 projects to better understand and build resilience to disinformation and other forms of harmful content. This has been a successful program. We have been able to fund different initiatives, whether it is through research or civil society. It has been widespread.

I am looking at my notes in French.

I do not have the results of the evaluation. It would have been done recently, but I can come back to you as soon as this information is available.

[Translation]

Senator Loffreda: Are you worried about this too?

Ms. Montminy: Worried?

Senator Loffreda: About misinformation.

Ms. Montminy: Absolutely. Right now, misinformation is a phenomenon —

Senator Loffreda: Is this part of your strategy?

Ms. Montminy: Absolutely.

Senator Loffreda: I suppose that it accounts for a big part of your future budget?

Ms. Montminy: The amounts invested to date are relatively small, given the scale of the issue. However, we intend to continue working on this issue.

Other departments are also working on this issue from different angles. At Canadian Heritage, our role has been to help civil society and organizations become more resilient when it

[Traduction]

Le sénateur Loffreda : Ma question s'adresse une fois de plus aux représentants de Patrimoine canadien.

Avec les médias sociaux, la désinformation et la désinformation sont des réalités préoccupantes. Pouvez-vous nous dire où nous en sommes avec l'Initiative de citoyenneté numérique? Je remarque dans votre plan ministériel qu'en réponse à une évaluation de programme en 2022-2023, le gouvernement s'est engagé à réaliser un examen annuel des efforts de lutte contre la désinformation de même qu'à revoir son comité de gouvernance interne et à clarifier les rôles et responsabilités existants d'ici juin 2024. Est-ce que cet exercice a eu lieu?

Mme Montminy : Merci.

Oui, l'Initiative de citoyenneté numérique est en place depuis 2019. Nous avons investi 31 millions de dollars dans 142 projets pour mieux comprendre la désinformation et d'autres formes de contenu préjudiciable, et accroître notre résilience à cet égard. Le programme est une réussite. Nous avons pu financer diverses initiatives de recherche et de la société civile. Ces initiatives sont très vastes.

Je regarde mes notes.

Je ne vois pas les résultats de l'évaluation. Elle aurait été faite récemment, mais je peux vous revenir dès que l'information sera disponible.

[Français]

Le sénateur Loffreda : C'est une inquiétude pour vous aussi?

Mme Montminy : Une inquiétude?

Le sénateur Loffreda : La désinformation.

Mme Montminy : Absolument. Actuellement, la désinformation est un phénomène —

Le sénateur Loffreda : Cela fait partie de votre stratégie?

Mme Montminy : Absolument.

Le sénateur Loffreda : C'est une grande partie de votre futur budget, j'imagine?

Mme Montminy : Les montants qu'on a investis jusqu'à maintenant sont relativement modestes, considérant l'ampleur du problème. Toutefois, cela demeure un enjeu sur lequel on veut continuer de travailler.

Il y a aussi d'autres ministères qui travaillent sur cette question sous différents angles. À Patrimoine canadien, notre rôle a été de travailler à bâtir la résilience de la société civile des

comes to identifying the misinformation found everywhere, especially online. We want to prepare people to identify the correct sources of information, to conduct research and to share that research so that it can make an impact on society. With artificial intelligence, it will be difficult to fully tackle misinformation. Other initiatives focus on transparency, for example.

The Chair: Thank you, Ms. Montminy.

Senator Loffreda: Thank you for your efforts.

[English]

Senator MacAdam: I have a question for the Canada Council for the Arts. According to the Canada Council for the Arts website, the latest annual report was for 2022-23, while the most recent quarterly financial report was from June 30, 2024. I am just wondering when the next annual report will be published.

Ms. Chawla: Thank you for the question. The annual report is ready. Similar to the other answer, we are waiting for the minister to table it in the House of Commons. We have to follow the procedures where the minister would table our annual report.

Senator MacAdam: Do you know when that might be? Do you have an estimate?

Mr. Dendooven: Yes. I believe early October is the deadline for the annual report.

Senator MacAdam: So soon. Okay. Thank you.

Senator Kingston: I would like to say to CBC/Radio-Canada that the questioning that Senator Dalphond was on was quite closely related to some of the things I was talking about in terms of New Brunswick and the two entities, if you will.

My question is for Mr. Imbleau. The first time that I was on a train, it was between Ottawa and Moncton, New Brunswick, over 60 years ago, because my grandfather had a pass and worked for CN. I have been absolutely fascinated by fast trains ever since I was in France and went from Avignon to Paris on the fast train.

I am asking how this might benefit a place like Atlantic Canada. If I am going to get anywhere in the world, I have to go to either Montreal or Toronto. It seems to me that I would have an extra choice if I could fly to Montreal and take a fast train to Toronto, for instance, if I had to in order to connect with others. It would save a little bit of carbon along the way.

organisations pour détecter la désinformation qui existe partout et surtout en ligne, et donc d'être capables de préparer les gens à discerner les bonnes sources d'information, de faire de la recherche et de disséminer cette recherche, pour qu'il puisse y avoir un impact sur la société. Ce sera difficile, avec l'intelligence artificielle, de combattre complètement la désinformation. Il y a d'autres initiatives que l'on entreprend sur la transparence, par exemple.

Le président : Merci, madame Montminy.

Le sénateur Loffreda : Merci pour vos efforts.

[Traduction]

La sénatrice MacAdam : Ma question s'adresse à la représentante du Conseil des arts du Canada. Selon le site Web du Conseil, son dernier rapport annuel remonte à 2022-2023, tandis que le plus récent rapport financier trimestriel date du 30 juin 2024. Je me demande quand sera publié le prochain rapport annuel.

Mme Chawla : Je vous remercie pour votre question. Le rapport annuel est prêt. Comme je l'ai dit en réponse à une autre question, nous attendons que la ministre le dépose à la Chambre des communes. Nous devons respecter la procédure à cet égard.

La sénatrice MacAdam : Savez-vous quand il sera publié? Avez-vous une idée?

M. Dendooven : Oui. Je crois que le rapport annuel doit être publié au début d'octobre.

La sénatrice MacAdam : C'est donc bientôt. D'accord. Merci.

La sénatrice Kingston : J'aimerais dire à la représentante de la Société Radio-Canada que les questions du sénateur Dalphond étaient très étroitement liées à certains des sujets que j'ai abordés en ce qui concerne le Nouveau-Brunswick et les deux entités, si vous voulez.

Ma question s'adresse à M. Imbleau. La première fois que j'ai pris un train, c'était entre Ottawa et Moncton, au Nouveau-Brunswick, il y a plus de 60 ans, parce que mon grand-père travaillait pour le CN et avait un laissez-passer. Je suis absolument fascinée par les trains rapides depuis que j'ai fait le trajet d'Avignon à Paris, en France.

Je me demande en quoi un tel projet pourrait profiter à une région comme le Canada atlantique. Si je veux me rendre quelque part dans le monde, je dois aller à Montréal ou à Toronto. Il me semble que j'aurais un choix de plus si je pouvais prendre l'avion jusqu'à Montréal et prendre un train rapide jusqu'à Toronto, par exemple. Cela permettrait d'économiser un peu de carbone en cours de route.

Are you planning to have it close to airports to serve the rest of Canada who also use that corridor for other reasons?

Mr. Imbleau: Thank you for the question. You just described how important this will be not only for the corridor, but also for people outside of the corridor — for tourism and for workers.

Yes, on being connected to the local system and being connected to the airport, it may not be directly, but it has to be seamless so that we attract investors, workers and tourism. We really offer to connect the backbone to the other system. That is why most of the airports have come out and supported the project by saying, “We want a fast train,” and that will increase the ridership and the usage of the airports, mainly for long-haul flights as well as freeing capacity for short-haul flights. It is how it is done in Europe today.

Senator Ross: This question is for you, Mr. Delisle. The ocean route is noted to be due for modernization. Your corporate plan says that it is running a \$15-million deficit as of 2022. Are there any plans for additional service for that region? In particular, again, I am interested in New Brunswick. It takes me 23 hours if I were to go from Moncton to Ottawa. It is not as fast as what I would like to think.

Also, I have a question about what you are doing for risk mitigation for natural disasters — we have talked a lot in the Senate about the potential flooding of the Chignecto Isthmus, and I wonder if you could address that.

[Translation]

Mr. Delisle: For the Chignecto Isthmus, my colleague, Denis Lavoie, could come to the table.

[English]

Denis Lavoie, General Counsel, VIA Rail Canada: Good evening. Thank you. Could you repeat the question because I did not hear the question at the back?

Senator Ross: Yes. I am asking about the ocean route. It is due for modernization, according to your plans, and it is running a \$15-million deficit as of 2022. What are the plans for that region and, in particular, the New Brunswick piece of that?

Mr. Lavoie: On the infrastructure side, first of all, it is important to understand that we do not own the infrastructure. It is owned by the freight company CN. We are working closely with CN to always improve the capacity, the frequency and the types of services that we can offer.

Senator Ross: No specific plans?

Prévoyez-vous de le construire à proximité des aéroports pour desservir le reste du Canada qui, lui aussi, utilise ce corridor pour d'autres raisons?

M. Imbleau : Je vous remercie de la question. Vous venez de décrire à quel point ce sera important non seulement pour le corridor, mais aussi pour les gens à l'extérieur du corridor... Pour le tourisme et pour les travailleurs.

Le lien avec le système local et l'aéroport ne sera peut-être pas direct, mais il doit se faire sans heurts afin que nous puissions attirer des investisseurs, des travailleurs et des touristes. Nous offrons un lien entre le réseau de base et l'autre système. C'est pourquoi la plupart des aéroports ont appuyé le projet en disant qu'ils voulaient un train rapide, parce qu'il augmentera l'achalandage et l'utilisation des aéroports, principalement pour les vols long-courriers, et qu'il libérera la capacité pour les vols de courte distance. C'est ce qui se fait en Europe aujourd'hui.

La sénatrice Ross : Monsieur Delisle, ma question s'adresse à vous. La route océanique a besoin d'être modernisée. Votre plan d'entreprise indique un déficit de 15 millions de dollars en 2022. Prévoit-on offrir des services supplémentaires dans cette région? Je m'intéresse encore une fois au Nouveau-Brunswick de façon particulière. Il me faut 23 heures pour faire le trajet Moncton-Ottawa. Ce n'est pas aussi rapide que je le souhaiterais.

De plus, j'ai une question sur ce que vous faites pour atténuer les risques de catastrophes naturelles. Nous avons beaucoup parlé de la possible inondation de l'isthme de Chignecto, et je me demande si vous pourriez nous en parler.

[Français]

M. Delisle : Pour l'isthme de Chignecto, mon collègue Denis Lavoie pourrait venir à la table.

[Traduction]

Denis Lavoie, avocat général, VIA Rail Canada : Bonjour. Merci. Pourriez-vous répéter la question? Je ne l'ai pas entendue.

La sénatrice Ross : Oui. Je parlais de la route océanique. Selon vos plans, elle doit être modernisée. Elle était associée à un déficit de 15 millions de dollars en 2022. Quels sont les plans pour cette région et pour le Nouveau-Brunswick de façon particulière?

Me Lavoie : Tout d'abord, il est important de comprendre que nous ne sommes pas propriétaires des infrastructures. Elles appartiennent à la compagnie de chemin de fer CN. Nous travaillons en étroite collaboration avec le CN pour améliorer constamment la capacité, la fréquence et le type de services que nous pouvons offrir.

La sénatrice Ross : Il n'y a pas de plan précis?

Mr. Lavoie: I will just add this: For what we call the Long-Distance, Regional and Remote services, or LDR, we just received funding in the federal Budget 2024 to acquire a brand new fleet to serve the ocean, which is from Montreal to Halifax, and the Canadian from Toronto to Vancouver. We are waiting for the final authorization from the Treasury Board to launch the procurement for this important initiative for VIA.

Senator Ross: Thank you.

Mr. Delisle: I think your other question was related to the risk, so I think —

Senator Ross: Yes, the risk mitigation that is happening with regard to natural disasters such as the potential flooding of the Chignecto Isthmus.

Mr. Lavoie: Again, on the 12,000 kilometres of track that we operate on across the country from Vancouver to Halifax, we only own 3% of the infrastructure, and that is mainly in the corridor between Montreal and Ottawa. For the rest of the country, the infrastructure is owned by the freight companies, and we deal with them. We are in constant discussion with CN and CP. For example, we had a big disaster a couple of weeks ago in Jasper with the fires, so we were in constant discussion with the communities and CN.

[Translation]

The Chair: Thank you, Mr. Lavoie.

[English]

Senator Pate: I know that we are over time. I would like to ask a question of Canadian Heritage. In 2022-23, your department committed to investing exactly \$237,631,544 of your spending to implement programming to address missing and murdered Indigenous women and girls, or MMIWG. I'm interested in three things: How much was spent on developing and implementing programs, which programs have been established and what is the status of those programs? If I could get that information, that would be great, and it'd probably be in writing.

The Chair: Senator Pate, we can receive that by written response. Yes? Okay.

[Translation]

This concludes our meeting. The beautiful thing is that our friends from the train have become experts in arts and culture. This has been productive.

I would like to remind the people who made commitments to send us responses that you have until Wednesday, October 16, 2024, to do so.

Me Lavoie : J'ajouterais simplement ceci : nous venons d'obtenir un financement dans le budget fédéral de 2024 pour l'achat de toutes nouvelles flottes pour assurer le transport de Montréal à Halifax et de Toronto à Vancouver, pour ce que nous appelons les services longue distance, régionaux et éloignés. Nous attendons l'autorisation finale du Conseil du Trésor pour lancer le processus d'approvisionnement pour cette importante initiative de VIA Rail.

La sénatrice Ross : Merci.

M. Delisle : Je crois que vous avez aussi parlé du risque, et je crois...

La sénatrice Ross : Oui, l'atténuation des risques associés aux catastrophes naturelles, comme l'inondation possible de l'isthme de Chignecto.

Me Lavoie : Encore une fois, sur les 12 000 kilomètres de voies ferrées que nous exploitons d'un bout à l'autre du pays, de Vancouver à Halifax, nous ne possédons que 3 % de l'infrastructure, et c'est principalement dans le corridor entre Montréal et Ottawa. Dans le reste du pays, l'infrastructure appartient aux entreprises de transport de marchandises, et nous faisons affaire avec elles. Nous discutons constamment avec le CN et le CP. Par exemple, il y a eu une importante catastrophe à Jasper il y a quelques semaines avec les incendies, et nous étions donc en discussion continue avec les collectivités et le CN.

[Français]

Le président : Merci, monsieur Lavoie.

[Traduction]

La sénatrice Pate : Je sais que nous avons dépassé le temps imparti. J'aimerais poser une question aux représentants de Patrimoine canadien. En 2022-2023, votre ministère s'est engagé à investir exactement 237 631 544 \$ pour mettre en œuvre des programmes visant les femmes et les filles autochtones disparues et assassinées. Trois choses m'intéressent : combien d'argent a été dépensé pour élaborer et mettre en œuvre des programmes; quels programmes ont été mis en place et où en sont ces programmes? Si je pouvais obtenir cette information, ce serait formidable; ce serait probablement par écrit.

Le président : Sénatrice Pate, nous pourrions demander une réponse écrite. Oui? D'accord.

[Français]

Cela conclut notre réunion. La beauté de la chose, c'est que nos amis du train sont devenus des experts en arts et culture. Cela a donc été fructueux.

Je rappelle aux gens qui ont pris des engagements en vue de nous répondre que vous avez jusqu'au mercredi 16 octobre 2024 pour envoyer vos réponses.

Before adjourning, I want to remind the senators that our next meeting will take place on October 8 at 9 a.m. to continue our study of Bill S-233. I think that Senator Pate will be pleased.

Before closing, I want to thank everyone, all the participants, and especially our support team, who gave us some time today. It's much appreciated.

(The committee adjourned.)

Je voudrais rappeler aux sénateurs que notre prochaine réunion aura lieu le 8 octobre, à 9 heures, pour continuer l'étude du projet de loi S-233. Je crois que la sénatrice Pate en sera heureuse.

J'aimerais, avant de terminer, remercier tout le monde, tous les participants, mais surtout notre équipe de soutien, qui nous a donné un peu de temps aujourd'hui, et c'est très apprécié.

(La séance est levée.)
