

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 3, 2022

The Standing Senate Committee on National Finance met with videoconference this day at 9:31 a.m. [ET] to study the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2023.

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

[*English*]

The Chair: Honourable senators, I wish to welcome all the senators here in the room with me, as well as all the viewers across Canada who are watching us on the Senate of Canada website, sencanada.ca.

[*Translation*]

My name is Percy Mockler, Senator from New Brunswick, and Chair of the Senate Committee of National Finance.

Now, I would like to introduce the members of the National Finance Committee who are participating in this meeting: Senator Boehm, Senator Dagenais, Senator Duncan, Senator Forest, Senator Galvez, Senator Gerba, Senator Gignac, Senator Marshall, Senator Moncion, and Senator Pate.

[*English*]

Honourable senators, this morning we are continuing our study on the Main Estimates for the fiscal year ending March 31, 2023, which was referred to this committee on March 3, 2022, by the Senate of Canada.

Today we are pleased to welcome officials from three departments, namely, VIA Rail Canada, Natural Resources Canada and Veterans Affairs Canada.

[*Translation*]

Welcome to all of you and thank you for accepting our invitation to appear in front of the National Finance Senate Committee.

[*English*]

I understand that three officials will deliver opening remarks on behalf of their respective departments. We have Steven Harris, Assistant Deputy Minister, Service Delivery Branch, Veterans Affairs Canada; and Shirley Carruthers, Assistant Deputy Minister, Natural Resources Canada.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 3 mai 2022

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales tient une séance par vidéoconférence aujourd'hui, à 9 h 31 (HE), pour étudier le Budget principal des dépenses de l'exercice se terminant le 31 mars 2023.

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

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, je souhaite la bienvenue à tous les sénateurs qui sont ici, dans la salle, ainsi qu'à toutes les personnes dans tout le Canada qui nous regardent sur le site Web du Sénat du Canada, sencanada.ca.

[*Français*]

Je m'appelle Percy Mockler, sénateur du Nouveau-Brunswick et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

J'aimerais maintenant vous présenter les membres du Comité des finances nationales qui participent à cette réunion : le sénateur Boehm, le sénateur Dagenais, la sénatrice Duncan, le sénateur Forest, la sénatrice Galvez, la sénatrice Gerba, le sénateur Gignac, la sénatrice Marshall, la sénatrice Moncion et la sénatrice Pate.

[*Traduction*]

Honorables sénateurs, ce matin, nous poursuivons notre étude sur le Budget principal des dépenses de l'exercice se terminant le 31 mars 2023, qui a été renvoyé à notre comité, le 3 mars 2022, par le Sénat du Canada.

Aujourd'hui, nous avons le plaisir de recevoir des fonctionnaires de trois ministères, à savoir VIA Rail Canada, Ressources naturelles Canada et Anciens Combattants Canada.

[*Français*]

Bienvenue à vous tous et merci d'avoir accepté notre invitation à témoigner devant le Comité sénatorial permanent des finances nationales.

[*Traduction*]

Je crois comprendre que trois fonctionnaires présenteront une déclaration préliminaire au nom de leur ministère respectif. Nous accueillons M. Steven Harris, sous-ministre adjoint, Prestations des services d'Anciens Combattants Canada et Mme Shirley Carruthers, sous-ministre adjointe de Ressources naturelles Canada.

[Translation]

We also have Marie-Claude Cardin, Chief Financial Officer, VIA Rail Canada.

[English]

Mr. Harris, the floor is yours.

Steven Harris, Assistant Deputy Minister, Service Delivery Branch, Veterans Affairs Canada: Mr. Chair and honourable senators, thank you for this opportunity to address the committee for the first time. As the assistant deputy minister for service delivery, I can tell you I'm fully aware of the significance of being a senior official for the department that serves Canada's veterans. It is an honour and a privilege.

There are currently about 630,000 veterans in Canada. For us at Veterans Affairs, our priority is to make sure that every one of them who comes to us for support receives a response as quickly and efficiently as possible.

[Translation]

In the context of the global pandemic, that means that we are taking a close look at how our programs and services are offered, paying particular attention to the impact of this public health crisis on our clients.

Many public health regulations that we followed for two years had the unfortunate secondary effect of eliminating opportunities for socializing. Since we have talked about this directly with veterans, we know that many of them still feel vulnerable and isolated.

Although there are a number of disadvantages with the virtual world we created to replace a portion of the human contacts we lost, that world at least enabled us to continue communicating with veterans as best we can.

We may not have been able to meet our clients in person very often during the last two years, but we spent time face to face, even if it was virtually. That has always been very important.

[English]

As always, our goal is to provide the highest quality service to our veterans and to ensure that every individual receives the same positive and respectful service experience every time. From everything I've heard, people are appreciative, on balance, of the kind of direct and personal service that Veterans Affairs provides, and we want this to continue.

[Français]

Nous recevons également Marie-Claude Cardin, cheffe de la direction financière, VIA Rail Canada.

[Traduction]

Monsieur Harris, vous avez la parole.

Steven Harris, sous-ministre adjoint, Prestation des services, Anciens Combattants Canada : Monsieur le président et honorables sénateurs, je vous remercie de me donner l'occasion de m'adresser au comité pour la première fois. En tant que sous-ministre adjoint de la Prestation des services, je peux vous dire que je suis tout à fait conscient de l'importance d'être un haut fonctionnaire d'un ministère qui sert les anciens combattants du Canada. C'est un honneur et un privilège.

Il y a actuellement près de 630 000 anciens combattants au Canada. À Anciens Combattants, notre priorité est de nous assurer que chacun d'eux qui nous demande un soutien reçoit une réponse aussi rapide et efficace que possible.

[Français]

Dans le contexte de la pandémie mondiale, cela signifie qu'on examine de près la façon dont nos programmes et nos services sont offerts, tout en apportant une attention particulière à l'incidence de cette crise sanitaire sur notre clientèle.

Un grand nombre de réglementations de santé publique que nous suivions depuis deux ans ont eu pour effet secondaire malheureux d'éliminer les occasions de socialisation. Puisque nous en avons parlé directement avec les anciens combattants, nous savons que beaucoup d'entre eux se sentent encore plus vulnérables et isolés.

Même s'il y a un certain nombre d'inconvénients au monde virtuel que nous avons créé pour remplacer une partie des contacts humains que nous avons perdus, ce monde nous a au moins permis de continuer à communiquer avec les anciens combattants du mieux que nous le pouvons.

Nous n'avons peut-être pas pu rencontrer nos clients en personne très souvent au cours des deux dernières années, mais nous avons pu passer du temps face à face, même si c'était virtuellement. Cela a toujours été très important.

[Traduction]

Comme toujours, notre objectif est de fournir à nos anciens combattants un service de la plus haute qualité et de nous assurer que chaque personne reçoit à chaque fois le même service positif et respectueux. D'après tout ce que nous avons entendu dire, les gens apprécient dans l'ensemble le type de services directs et personnels qu'Anciens Combattants fournit, et nous voulons que cela continue.

Our 2022-23 Main Estimates provide Veterans Affairs with funding of \$5.5 billion, over 94% of which represents payments to veterans, their families and other program recipients. Compared to last year, this is a net decrease of \$784 million or about 12.5%. To note, these estimates represent the funding available at a point in time.

The government has demonstrated its support for veterans and their families by increasing capacity to address backlog and turnaround times related to disability decisions for the next two years. This support was announced through Budget 2022 and will be reflected through future estimates adjustments.

This funding is critical to support our mission of reducing wait times for disability benefits. The \$784 million decrease, in comparing the variance of this year's Main Estimates to previous years, is largely impacted by the timing of the announcement for additional operational capacity. The decrease reflects the lower level of operational capacity and, in turn, impacts the amount of benefits that can be processed and paid to veterans and their families.

Veterans Affairs continues to work with our partners, including the Canadian Armed Forces and the Royal Canadian Mounted Police to determine veteran and RCMP veteran demands for each individual program and to ensure that every veteran who comes forward and is entitled to support will receive what they need. This is reflected annually through the quasi-statutory program adjustments that occur later in this fiscal year.

[Translation]

I'm going to close by noting that our department is achieving progress in its efforts to make decisions faster and reduce wait times.

I can assure you that we are on the right track, that these are people who interact on a daily basis with veterans, or people working in the background to make sure our programs and services are provided as quickly and efficiently as possible. We are all going in the same direction.

The department relies on strong fundamental principles. Our focus on care, compassion and respect lays a good foundation for providing good service and doing our job.

Thank you, and I look forward to your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Harris.

Notre Budget principal des dépenses de 2022-2023 fournit à Anciens Combattants un financement de 5,5 milliards de dollars, dont plus de 94 % sont des paiements versés aux anciens combattants, à leurs familles et aux autres bénéficiaires du programme. Par rapport à l'année dernière, c'est une diminution nette de 784 millions de dollars, soit près de 12,5 %. Il convient de noter que ce Budget des dépenses représente le financement disponible à tout moment.

Le gouvernement a prouvé son soutien aux anciens combattants et à leurs familles en augmentant la capacité de réduire l'arriéré et les délais de traitement liés aux décisions en matière de prestations d'invalidité pour les deux prochaines années. Ce soutien a été annoncé dans le cadre du budget de 2022 et sera reflété dans les futurs rajustements du budget.

Ce financement est essentiel pour soutenir notre mission : réduire les délais d'attente pour les prestations d'invalidité. Prenons l'écart entre le Budget principal des dépenses de cette année et celui des années précédentes; la diminution de 784 millions de dollars est largement touchée par le moment où la capacité opérationnelle supplémentaire a été annoncée. Cette diminution reflète la baisse de la capacité opérationnelle et elle a par conséquent une incidence sur le montant des prestations qui peuvent être traitées et versées aux anciens combattants et à leurs familles.

Anciens Combattants continue de travailler en collaboration avec ses partenaires, y compris les Forces armées canadiennes et la Gendarmerie royale du Canada pour déterminer les demandes des anciens combattants et des anciens membres de la GRC pour chaque programme et s'assurer que chaque vétéran qui se présente et qui a droit à un soutien recevra ce dont il a besoin. Cela est reflété annuellement par les rajustements quasi obligatoires du programme, qui se font plus tard dans l'exercice.

[Français]

Je vais terminer en soulignant que notre ministère constate de bons progrès dans ses efforts visant à prendre des décisions plus rapidement et à réduire les délais d'attente.

Je peux vous assurer que nous sommes sur la bonne voie, qu'il s'agisse des personnes qui interagissent quotidiennement avec les anciens combattants ou de celles qui travaillent dans l'ombre pour s'assurer que nos programmes et services sont fournis aussi rapidement et efficacement que possible. Nous naviguons tous dans la même direction.

Le ministère s'appuie sur des principes fondamentaux forts. Notre point de mire sur les soins, la compassion et le respect jette de bonnes bases pour donner un bon service et faire notre travail.

Je vous remercie, et je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Harris.

Now, we are going to hear from Shirley Carruthers, Assistant Deputy Minister, Natural Resources Canada. The floor is yours.

Shirley Carruthers, Assistant Deputy Minister, Natural Resources Canada: Honourable senators and colleagues, I am very pleased to be with you this morning to discuss the 2022-23 Main Estimates for the Department of Natural Resources Canada.

[English]

In these Main Estimates, Natural Resources Canada is requesting total authorities of \$3,609.4 million. This funding consists of \$722.4 million in operating expenditures, \$36.6 million in capital expenditures, \$2,245.3 million in grants and contributions, and \$604.9 million in statutory authorities. This funding will ensure that our natural resources are developed sustainably for Canadians, providing a source of jobs, prosperity and opportunity, supported by innovative science in facilities across the country all while preserving our environment and respecting our communities and Indigenous peoples.

[Translation]

Further, this funding will support the department in delivering on five strategic priorities.

[English]

These include accelerating development and adoption of clean technology to build a more resilient economy and transition to a net zero by 2050; create and maintain market access while improving competitiveness for Canada's resource sectors; advance reconciliation, strengthen relationships, increase engagements and share economic benefits with Indigenous peoples; promote, build and foster equity, diversity and inclusion while supporting resource communities to thrive in a net-zero carbon economy; and protecting Canadians from the impacts of natural and human-induced hazards while supporting and advancing climate change adaptation.

Notably, these Main Estimates include a net increase of \$1,371.1 million, or 61% over our 2021-22 Main Estimates. This increase is primarily due to new funding to address the department's ambition to support a prosperous energy transition that benefits every region.

Maintenant, nous allons entendre Shirley Carruthers, sous-ministre adjointe, Ressources naturelles Canada. La parole est à vous.

Shirley Carruthers, sous-ministre adjointe, Ressources naturelles Canada : Honorables sénateurs et chers collègues, je suis très heureuse d'être parmi vous ce matin pour discuter du Budget principal des dépenses de 2022-2023 du ministère des Ressources naturelles du Canada.

[Traduction]

Dans ce Budget principal des dépenses, Ressources naturelles Canada demande des autorisations totales de 3 609,4 millions de dollars. Ce financement comprend 722,4 millions de dollars en dépenses d'exploitation, 36,6 millions de dollars en dépenses en capital, 2 245,3 millions de dollars en subventions et contributions et 604,9 millions de dollars en autorisations législatives. Ce financement nous assurera que nos ressources naturelles sont exploitées de façon durable pour les Canadiens, qu'elles sont une source d'emplois, de prospérité et de possibilités et qu'elles sont soutenues par les innovations scientifiques dans les installations de tout le pays, tout en préservant notre environnement et en respectant nos collectivités et les Autochtones.

[Français]

De plus, ce financement aidera le ministère à réaliser cinq priorités stratégiques.

[Traduction]

Il s'agit notamment d'accélérer le développement et l'adoption des technologies propres pour bâtir une économie plus résiliente et passer à une économie à zéro émission nette d'ici 2050; de créer et de maintenir l'accès aux marchés tout en améliorant la compétitivité des secteurs des ressources du Canada; de favoriser la réconciliation, de renforcer les relations, d'accroître les engagements et de partager les avantages économiques avec les Autochtones; de promouvoir, de bâtir et de favoriser l'équité, la diversité et l'inclusion, tout en soutenant les collectivités tributaires des ressources à prospérer dans une économie carboneutre; et de protéger les Canadiens des conséquences des catastrophes d'origine naturelle et humaine, tout en soutenant et en favorisant l'adaptation aux changements climatiques.

Il convient de noter que ce Budget principal des dépenses comprend une augmentation nette de 1 373,1 million de dollars, ou 61 %, par rapport à notre Budget principal des dépenses de 2021-2022. Cette augmentation est essentiellement liée au nouveau financement destiné à soutenir l'ambition du ministère, qui est d'assurer une transition énergétique dans la prospérité, qui profitera à chaque région.

[Translation]

This funding will allow the department to take advantage of Canadians' tremendous capacity to innovate and seize opportunities.

[English]

Specifically, this year's Main Estimates request \$362.4 million for the Clean Fuels Fund. This fund was announced in Budget 2021, includes \$1.56 billion over five years and will allow NRCan to work with other departments to advance the development of clean fuels, including low- or zero-carbon hydrogen.

The department is also requesting \$292.5 million for the Smart Renewables and Electrification Pathways Program, which will advance smart renewables and energy and grid modernization projects. As Canada's remaining coal-fired electricity generation units are phased out by 2030 due to regulatory requirements, this initiative will incentivize increased deployment of and access to renewable energy sources to encourage coal-reliant provinces to rely on renewables over natural gas. It will also support the transformation of the Canadian electricity grid by allowing it to accommodate a higher level of renewables and provide energy to other economic sectors such as transportation, buildings and industry, leading to a significant emissions reduction across all sectors by 2050.

The department is also requesting an increase of \$247.3 million to fund our Greener Homes program. This initiative helps Canadians save money by offering them a grant of up to \$600 for the cost of an EnerGuide home energy evaluation as well as offering 700,000 grants of up to \$5,000 each to help homeowners undergo resiliency and energy-efficiency home retrofits.

To help us continue our work in the areas of affordability of zero-emissions vehicles and the increased accessibility of charging stations, the department is also seeking an additional \$66.3 million. This funding will help get us closer to our goal of 50,000 new charging stations and is in addition to the \$1 billion that has already been invested since 2015. Finally, these Main Estimates also include an increase of \$209.9 million to operationalize our commitment to plant 2 billion additional trees, just over \$51 million to advance carbon capture technology, \$27.4 million to establish a critical mineral centre of excellence and \$41.6 million to expand the Investments in Forest Industry Transformation Program.

[Français]

Ce financement permettra au ministère de tirer parti de l'énorme capacité des Canadiens d'innover et de profiter des occasions.

[Traduction]

En particulier, le Budget principal des dépenses de cette année demande 362,4 millions de dollars pour le Fonds pour les combustibles propres. Ce fonds, annoncé dans le budget de 2021, assorti d'un financement de 1,56 milliard de dollars sur cinq ans, permettra à Ressources naturelles Canada de travailler en collaboration avec d'autres ministères pour stimuler le développement de combustibles propres, y compris l'hydrogène à émissions faibles ou nulles de carbone.

Le ministère demande également 292,5 millions de dollars pour le programme Énergies renouvelables intelligentes et trajectoires d'électrification, qui fera progresser les projets d'énergies renouvelables intelligentes et de modernisation des réseaux. Étant donné que les dernières centrales électriques alimentées au charbon du Canada seront progressivement éliminées d'ici 2030, en raison des exigences réglementaires, cette initiative encouragera un déploiement accru des sources d'énergie renouvelables et un plus grand accès à celles-ci pour inciter les provinces dépendantes du charbon à se tourner vers les énergies renouvelables plutôt que vers le gaz naturel. Elle soutiendra également la transformation du réseau électrique canadien en lui permettant de soutenir un niveau plus élevé d'énergies renouvelables et de fournir de l'énergie à d'autres secteurs économiques tels que les transports, la construction et l'industrie, ce qui se traduira par une réduction importante des émissions dans tous les secteurs d'ici 2050.

Le ministère demande également une augmentation de 247,3 millions de dollars pour financer notre programme Maison écolo. Cette initiative aide les Canadiens à économiser de l'argent en leur offrant une subvention allant jusqu'à 600 \$, pour couvrir les frais d'une évaluation énergétique résidentielle ÉnerGuide, ainsi que 700 000 subventions allant jusqu'à 5 000 \$ chacune pour aider les propriétaires à entreprendre des travaux de rénovation axés sur la résilience et l'efficacité énergétique de leur maison.

Afin de nous aider à poursuivre notre travail dans les domaines de l'abordabilité des véhicules à émission zéro et de l'accessibilité accrue aux bornes de recharge, le ministère demande également 66,3 millions de dollars supplémentaires. Ce financement nous aidera à nous rapprocher de notre objectif des 50 000 nouvelles bornes de recharge, et il s'ajoute au 1 milliard de dollars qui a déjà été investi depuis 2015. Enfin, le Budget principal des dépenses comprend également une augmentation de 209,9 millions de dollars pour concrétiser notre engagement à planter 2 milliards d'arbres supplémentaires, un peu plus de 51 millions de dollars pour perfectionner les technologies de capture du carbone, 27,4 millions de dollars pour établir un

[Translation]

I hope this summary provides the committee with the insight they are seeking on the 2022-23 Main Estimates for the Department of Natural Resources Canada. I look forward to your questions.

Marie-Claude Cardin, Chief Financial Officer, VIA Rail Canada: Good morning to everyone on the committee. My name is Marie-Claude Cardin, Chief Financial Officer at VIA Rail Canada. I am pleased to appear today with my colleague Philippe Cannon, Director of Public Affairs and Government Relations. We are pleased to have this opportunity to discuss the Main Estimates.

VIA Rail is a non-agent Crown corporation that operates the national passenger rail service on behalf of the Government of Canada, and as such meets its customers' needs for intercity and regional travel and travel to remote communities. As an independent Crown corporation created in 1977, VIA Rail Canada provides safe, secure, accessible, environmentally sustainable, efficient, and reliable passenger service from coast to coast, in both official languages.

In normal times, we offer over 450 departures a week and we serve approximately 400 Canadian communities.

[English]

In 2019, we offered more than 450 weekly departures. Our ridership reached a 30-year record high of more than 5 million passengers, and we surpassed the \$400 million revenue mark for the first time in our history. Our overall performance in 2019 came after five consecutive years of ridership growth with an overall increase of 32%. That meant less reliance on federal support.

However, in the last two years, our services were severely impacted by the COVID-19 pandemic, which resulted in an important decrease in demand, a reduction of our services and even the suspension of some of our routes for months.

[Translation]

Despite that context, VIA Rail Canada was able to expand its activities in 2021-22, as the capacity deployed attests, having increased by 31.6% over the previous year. Performance improved over 2020, but suffered the impact of the COVID-19 pandemic: We had 1.5 million passenger trips during that period, compared to 1.1 million the previous year.

centre d'excellence sur les minéraux critiques et 41,6 millions de dollars pour élargir le programme Investissements dans la transformation de l'industrie forestière.

[Français]

J'espère que ce résumé fournira au comité les renseignements dont il a besoin sur le Budget principal des dépenses de 2022-2023 du ministère des Ressources naturelles du Canada. Je répondrai avec plaisir à vos questions. Merci.

Marie-Claude Cardin, cheffe de la direction financière, VIA Rail Canada : Mesdames et messieurs les membres du comité, bonjour à tous. Je suis Marie-Claude Cardin, cheffe de la direction financière chez VIA Rail Canada. Je suis heureuse de comparaître aujourd'hui accompagnée de mon collègue Philippe Cannon, directeur des affaires publiques et relations gouvernementales. Nous sommes heureux de cette occasion de discuter du Budget principal des dépenses.

VIA Rail Canada est une société d'État non mandataire qui exploite le service ferroviaire voyageur national au nom du gouvernement du Canada et qui répond, à ce titre, aux besoins de la clientèle pour les voyages interville, régionaux et vers les collectivités éloignées. Société d'État indépendante créée en 1977, VIA Rail Canada fournit un service sécuritaire, accessible, fiable, abordable et respectueux de l'environnement d'un océan à l'autre, et ce, dans les deux langues officielles.

Nous offrons, en temps normal, plus de 450 départs par semaine et nous desservons environ 400 collectivités canadiennes.

[Traduction]

En 2019, nous avons offert plus de 450 départs par semaine. Notre achalandage n'avait jamais été aussi élevé depuis 30 ans, avec plus de 5 millions de passagers, et, pour la première fois de notre histoire, nous avons dépassé les 400 millions de dollars de revenus. Notre rendement global en 2019 reflète cinq années consécutives d'augmentation de l'achalandage, avec une augmentation globale de 32 %. Cela signifiait moins de dépendance à l'égard du soutien fédéral.

Pendant, au cours des deux dernières années, nos services ont été gravement affectés par la pandémie de la COVID-19, qui a entraîné une importante baisse de la demande, une baisse de nos services et même la suspension de certaines de nos liaisons pendant des mois.

[Français]

Malgré ce contexte, VIA Rail Canada a réussi à augmenter ses activités en 2021-2022, comme en témoigne la capacité déployée qui a été augmentée de 31,6 % par rapport à l'année précédente. La performance s'est améliorée par rapport à 2020, mais elle a subi les impacts de la pandémie de COVID-19. En effet, nous avons enregistré 1,5 million de déplacements de passagers au

During the last two fiscal periods, we were very careful to find a balance between maintaining services that are essential to Canadians and our rigorous management of the budgetary impact of this crisis on our finances. We adopted a number of measures to minimize lost earnings, in a context in which VIA Rail Canada experienced an historic decline in its ridership, on the order of 95% at the peak of the public health crisis.

The expenses primarily affected therefore related to a substantial reduction in our services and even suspension of certain frequencies, with the exception of our service between Winnipeg and Churchill, and the resulting temporary layoffs represented nearly one third of our workforce, or over 1,500 employees at the peak of the crisis.

In 2022-23, VIA Rail Canada plans to expand its activities to meet the sustained demand in recent months and will reintroduce all its routes over this period. As well, despite the impact of the pandemic on our operations, we have stayed the course on the planned major modernization projects such as our new fleet.

[English]

As a result, VIA Rail Canada is seeking access to \$980.5 million in planned spending authorities.

[Translation]

The funds will help VIA Rail Canada to operate a safe, efficient and reliable rail service for travellers throughout Canada.

[English]

Operating funding is for VIA's general provision of national passenger rail travel and to implement and manage infrastructure investments that will improve fluidity. Capital funding includes funds to keep VIA's asset base in a state of good repair as well as investments in modernization and improved connectivity such as fleet renewal in the Quebec City-Windsor corridor.

We have always closely monitored the evolution of the pandemic in order to fulfill our mandate during these unique times while contributing to national efforts against COVID-19, and we will continue to do so for as long as necessary. It goes without saying that the resumption of our operation in 2022-23 will take place with the objective of answering to growing demand and contributing to the government effort to protect the environment while minimizing any rise in the deficit that would

cours de cette période comparativement à 1,1 million l'année précédente.

Au cours des deux derniers exercices financiers, nous avons été des plus soucieux de rechercher un équilibre entre le maintien de services qui s'avèrent essentiels aux Canadiens et notre gestion rigoureuse des impacts budgétaires de cette crise sur nos finances. Ainsi, nous avons adopté un certain nombre de mesures afin de minimiser le manque à gagner, et ce, dans un contexte où VIA Rail Canada a enregistré une diminution historique de son achalandage, qui a été de l'ordre de 95 % au plus fort de la crise sanitaire.

Ainsi, les postes de dépense principalement affectés ont été liés à une réduction substantielle de nos services, voire même à la suspension de certaines fréquences — à l'exception de notre service entre Winnipeg et Churchill — et les mises à pied temporaires qui en ont découlé représentent près du tiers de nos effectifs, soit plus de 1 500 employés au plus fort de la crise.

En 2022-2023, VIA Rail Canada compte accroître ses activités pour répondre à la demande soutenue des derniers mois et procédera à la réintroduction de tous ses trajets au cours de l'exercice. De plus, malgré l'impact de la pandémie sur nos opérations, nous avons maintenu le cap sur les projets importants de modernisation prévus, comme notre nouvelle flotte.

[Traduction]

C'est pourquoi VIA Rail Canada demande 980,5 millions de dollars d'autorisations de dépenses prévues.

[Français]

Les fonds aideront VIA Rail Canada à exploiter un service ferroviaire sûr, efficace et fiable pour les voyageurs partout au Canada.

[Traduction]

Les fonds d'exploitation sont destinés à la prestation générale des services de transport ferroviaire national de passagers par VIA et à la mise en œuvre et à la gestion d'investissements dans les infrastructures qui amélioreront la fluidité. Les fonds d'immobilisation comprennent des fonds destinés à maintenir en bon état les actifs de VIA ainsi que des investissements dans la modernisation et dans l'amélioration de la connectivité, comme le renouvellement du parc dans le corridor Québec-Windsor.

Nous avons toujours surveillé de près l'évolution de la pandémie afin de remplir notre mandat, pendant ces temps uniques, tout en contribuant aux efforts nationaux contre la COVID-19, et nous continuerons de le faire aussi longtemps que nécessaire. Il va sans dire que la reprise de nos activités en 2022-2023 se fera avec l'intention de répondre à la demande croissante et de contribuer aux efforts du gouvernement pour protéger l'environnement tout en réduisant au minimum toute

have the effect of increasing VIA Rail's dependence on the government.

[*Translation*]

There will be no shortage of challenges associated with our ambitious vision, but VIA Rail Canada's present and future service is synonymous with solution, at a time when we are trying to embody a greener and more accessible national intercity transportation mode in Canada.

We thank the committee for its invitation and we look forward to your questions.

[*English*]

The Chair: To the presenters, thank you for your statements. We will now proceed to questions. Senators will have a maximum of six minutes each for the first round and a maximum of three minutes each for the second round. Therefore, please ask questions directly. To the witnesses, please respond concisely. The clerk will inform me when the time is up. As for the officials, please introduce yourself the first time you answer a question for the record of the committee.

Senator Marshall: Thank you to the witnesses for being here today. My first question is to Mr. Harris, or one of his officials, regarding Veterans Affairs and some information that you provided to us at the end of your statement.

The volume and the age of the outstanding claims have always been problematic. It has taken the department quite a while to process them. Could you give us some current information on the number of outstanding claims and also some idea as to the age of them? I think 16 weeks is your targeted time frame for dealing with the claims. Could you provide us with an update on that part of your department, please?

Mr. Harris: Sure, and thank you very much for the question. Mr. Chair, quite simply, it's correct that we've seen a significant rise in the number of incoming applications for disability benefits from veterans over the course of the last five or six years; and, in fact, as was pointed out in the question, there are substantial delays for veterans who are making those kinds of applications.

Just two years ago we were above 23,000, in terms of applications that were beyond our 16-week service standard. I'm pleased to share with the committee here that as a result of additional funding, human resources, extra capacity that has been

augmentation du déficit qui aurait pour effet d'augmenter la dépendance de VIA Rail à l'égard du gouvernement.

[*Français*]

Les défis associés à l'ambitieuse vision que nous soutenons ne manqueront pas, mais le service actuel et futur de VIA Rail Canada est synonyme de solution, à l'heure où nous tentons d'incarner un mode de transport national intercity plus vert et plus accessible au Canada.

Nous remercions le comité de son invitation et c'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

[*Traduction*]

Le président : Je remercie les témoins de leurs déclarations. Nous allons maintenant passer aux questions. Les sénateurs auront chacun six minutes, pas plus, au premier tour et trois minutes maximum au second tour. Par conséquent, veuillez poser directement vos questions. Pour les témoins, veuillez s'il vous plaît répondre de manière concise. La greffière m'informera quand le temps sera écoulé. Pour les fonctionnaires, veuillez s'il vous plaît vous présenter la première fois où vous répondez à une question aux fins du compte rendu du comité.

La sénatrice Marshall : Je remercie les témoins d'être ici aujourd'hui. Ma première question s'adresse à M. Harris, ou à l'un de ses fonctionnaires, et elle concerne Anciens Combattants et certaines informations que vous nous avez fournies à la fin de votre déclaration.

Le volume et l'ancienneté des demandes en suspens ont toujours été problématiques. Il a fallu pas mal de temps au ministère pour les traiter. Pourriez-vous nous fournir quelques informations actuelles sur le nombre de demandes en suspens et nous donner une idée de leur ancienneté? Je pense que 16 semaines est le délai que vous ciblez pour traiter les demandes. Pourriez-vous faire le point sur cette partie de votre ministère, s'il vous plaît?

M. Harris : Bien sûr, et merci beaucoup de la question. Monsieur le président, très simplement, il est vrai que nous avons constaté une augmentation importante du nombre de demandes de prestations d'invalidité reçues des anciens combattants au cours des cinq ou six dernières années; et de fait, comme il a été souligné dans la question, il y a d'importants retards pour les anciens combattants qui présentent ce type de demande.

Il y a deux ans seulement, nous avions 23 000 demandes qui dépassaient notre norme de service de 16 semaines. Je suis ravi de dire ici, au comité que, grâce au financement supplémentaire, aux ressources humaines et à la capacité supplémentaire mise en

put in by the government, we're now down to about 11,500. So those applications that are beyond our 16-week service standard have been cut in half over the course of the last two years.

With the additional funding I noted in my introductory remarks, we expect to bring that down even more substantially over the course of the next two years, now that we have this additional funding as well. We want to get back to achieving our service standard of processing these disability applications within a 16-week period, and we do expect to do that over the course of the next two years.

Senator Marshall: Could you clarify a couple points? The 11,500 is as of what date?

Mr. Harris: It is as of the end of the last fiscal year, so March 31, 2022.

Senator Marshall: Is the 11,500 in total or just the number that exceeds the 16-week time frame?

Mr. Harris: We have a pending backlog, a total number of applications with the department, of just over 30,000 at this point in time, of which 11,500 would be beyond the existing 16-week service standard.

Senator Marshall: What's the plan going forward? I realize that you did hire some temporary staff in the past. What is the plan to deal with those outstanding or those that exceed the 16-week time frame?

Mr. Harris: We've invested in additional human resources, as noted. We've extended another 518 staff for an additional two years, through the end of next fiscal year, which we expect will make a significant difference in the number of pending applications that we have.

At the same time, I would be happy to share details around additional undertakings that have been made by the department to be able to streamline the process, reduce the amount of bureaucracy that it takes sometimes to make decisions, so we're trying to make the decisions easier, automate the process, as well as the additional human resources we have to make sure we have stability for this for the longer term.

Senator Marshall: My last question on that topic is that the 11,500 is as of March 31 of this year. Do you have a lower target for March 31 of next year?

Mr. Harris: We're looking to try to get to about a 5,000 range in terms of the backlog for the end of this current fiscal year. The 16-week standard is 80% of the time, so not every application can be treated as quickly as the service

place par le gouvernement, nous sommes maintenant à 11 500. Le nombre de demandes qui dépassent notre norme de service de 16 semaines a donc été divisé par deux au cours des deux dernières années.

Avec le financement supplémentaire que j'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, nous prévoyons que ce nombre diminue encore beaucoup plus au cours des deux prochaines années, maintenant que nous avons également ce financement supplémentaire. Nous voulons revenir à notre norme de service, qui est de traiter les demandes de prestations d'invalidité dans un délai de 16 semaines, et nous prévoyons de le faire au cours des deux prochaines années.

La sénatrice Marshall : Pourriez-vous éclaircir deux ou trois points? Les 11 500, c'est à quelle date?

M. Harris : C'est en date de la fin de l'exercice, c'est-à-dire le 31 mars 2022.

La sénatrice Marshall : Le nombre de 11 500 représente-t-il un total ou seulement le nombre de demandes qui dépassent le délai de 16 semaines?

M. Harris : Actuellement, nous avons un arriéré, un nombre total de demandes d'un peu plus de 30 000, au ministère, dont 11 500 dépasseraient la norme de service actuelle de 16 semaines.

La sénatrice Marshall : Quel est le plan pour la suite? Je sais que vous avez recruté quelques employés temporaires dans le passé. Qu'avez-vous prévu pour traiter ces demandes en suspens ou celles qui dépassent le délai de 16 semaines?

M. Harris : Nous avons investi dans des ressources humaines supplémentaires, comme il a été noté. Nous avons prolongé de deux ans, jusqu'à la fin de la prochaine année fiscale, le contrat de 518 employés supplémentaires, ce qui devrait faire une différence importante dans le nombre de demandes en attente que nous avons.

En même temps, je me ferai un plaisir de vous donner des détails concernant les engagements supplémentaires pris par le ministère afin de pouvoir rationaliser le processus, réduire les formalités parfois nécessaires pour prendre les décisions; donc, nous essayons de faciliter le processus décisionnel, d'automatiser le processus, et nous misons sur les ressources humaines supplémentaires que nous avons afin d'assurer la stabilité à long terme.

La sénatrice Marshall : Ma dernière question à ce sujet, les 11 500 sont en date du 31 mars de cette année. Avez-vous un objectif plus bas pour le 31 mars de l'année prochaine?

M. Harris : Nous cherchons à avoir un arriéré d'environ 5 000 dossiers à la fin de l'exercice en cours. La norme de 16 semaines est respectée 80 % du temps, ce qui signifie que toutes les demandes ne peuvent pas être traitées aussi rapidement

standard as a result of the complexity, delays in obtaining information and others, so it is an 80% standard for the files, and that's our target for this current fiscal year.

Senator Marshall: Thank you very much. My next question is for the Department of Natural Resources, and it's on one of the statutory items, budgetary, and that's the funding for the Canada–Newfoundland and Labrador Atlantic Accord Implementation, the revenue fund, the \$526 million; and then there's another \$11 million. It has increased significantly and I'm not complaining about that. I'd just like to have an explanation from the officials.

Ms. Carruthers: These amounts vary from year to year, due to production levels of oil and gas and also operation cost. The amounts are collected and there's actually no material difference to the Government of Canada because the same amount that's actually collected is sent to the provinces, so it acts as a bit of a flow-through. In 2022-23, as you noted, it is forecasted to increase quite significantly, and I would note that this forecast was actually prepared in 2021. It was based at that time on the exchange rate and commodity prices and the increase in oil and gas production.

As you know, based on what we know today, we do expect this amount will go even higher, but we won't know that for a little while yet. As I mentioned, there is no material impact in terms of the overall impact on the Government of Canada's budget.

Senator Marshall: Where would I go to find out the details of the assumptions to arrive at the \$526 million? That's my first question. Second, have you completed a reassessment at this point in time?

Ms. Carruthers: In terms of your first question, I have seen some details just in terms of how those are calculated. I'm not sure where you'd be able to find them, but I can certainly send that information to you following the committee appearance. What was your second question again?

Senator Marshall: You said in your explanation that you were expecting that number to go higher, and I'm wondering if you've done an assessment to indicate how much higher it would be.

Ms. Carruthers: At this time, we don't know how much higher that will actually go.

Senator Marshall: I'd like to see those numbers, thank you very much.

que la norme de service l'exige, en raison de leur complexité, des retards dans l'obtention d'information et d'autres facteurs. Donc, la norme est respectée à 80 % pour les dossiers, et c'est notre objectif pour l'exercice en cours.

La sénatrice Marshall : Merci beaucoup. Ma prochaine question s'adresse au ministère des Ressources naturelles et porte sur un des postes législatifs et budgétaires, à savoir le financement de la mise en œuvre de l'Accord atlantique Canada-Terre-Neuve-et-Labrador, le fonds des recettes, soit 526 millions de dollars et 11 millions de dollars supplémentaires. Il a augmenté considérablement et je ne m'en plains pas. J'aimerais simplement avoir une explication de la part des fonctionnaires.

Mme Carruthers : Ces montants varient d'une année à l'autre en fonction des niveaux de production de pétrole et de gaz et des coûts d'exploitation. Les montants sont perçus et il n'y a en fait aucune différence notable pour le gouvernement du Canada, car le même montant qui est perçu est envoyé aux provinces, donc il s'agit en quelque sorte d'un transfert de fonds. Pour 2022-2023, comme vous l'avez noté, une augmentation assez importante est prévue, et je tiens à souligner que cette prévision a en fait été préparée en 2021. Elle était basée à ce moment-là sur le taux de change, les prix des produits de base et l'augmentation de la production de pétrole et de gaz.

Comme vous le savez, d'après ce que nous savons aujourd'hui, nous nous attendons à ce que ce montant soit encore plus élevé, mais nous ne le saurons pas avant un certain temps. Comme je l'ai mentionné, il n'y a pas de répercussion notable, d'impact global sur le budget du gouvernement du Canada.

La sénatrice Marshall : Où pourrais-je trouver des détails sur les hypothèses utilisées pour arriver à ces 526 millions de dollars? C'est ma première question. Deuxièmement, avez-vous effectué une réévaluation à ce stade?

Mme Carruthers : Pour ce qui est de votre première question, j'ai vu quelques détails sur la façon dont ces montants sont calculés. Je ne sais pas où vous pourriez les trouver, mais je peux certainement vous envoyer ces informations après notre comparution devant le comité. Quelle était votre deuxième question?

La sénatrice Marshall : Vous avez dit dans votre explication que vous vous attendiez à ce que ce montant soit plus élevé, et je me demandais si vous avez fait une évaluation pour savoir de combien il serait plus élevé.

Mme Carruthers : Pour l'instant, nous ne savons pas dans de combien cela va augmenter.

La sénatrice Marshall : J'aimerais voir ces chiffres, merci beaucoup.

[Translation]

Senator Forest: To begin, I would like to say it's nice to finally see one another in person. Let's hope we can keep it up.

My first question is for Ms. Carruthers and relates to the energy transition. The environment commissioner recently criticized the lack of a government strategy for the energy transition. He said:

The audit found that there was no federal implementation plan, formal governance structure, or monitoring and reporting system in place to support a just transition and that supporting legislation has been delayed.

Those comments are from the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, Mr. DeMarco. How can your department explain the absence of a transition plan to help communities and workers move toward green energy, to ensure a somewhat more planned and softer energy transition?

[English]

Ms. Carruthers: Thank you for the question. I'll ask my colleague Mollie Johnson, Assistant Deputy Minister, Energy Systems Sector to step in and answer that question.

Mollie Johnson, Assistant Deputy Minister, Energy Systems Sector, Natural Resources Canada: Thank you very much for the question. As my colleague said, I'm Mollie Johnson, Assistant Deputy Minister for Energy Systems Sector at Natural Resources Canada. We received the report and the recommendations from the CESD last week. The scope of the audit that the commissioner reviewed was from January 2018 to September 2021, and you will see that we did agree with the recommendations that CESD provided, but I would also note that owing to the finishing time of September 2021, it didn't cover a lot of the actions that are under way. We have active consultations under way on a proposed legislation framework, on proposed principles that would guide that legislation. Those formally ended on April 30, and we are moving forward with alacrity in order to put this into place and move forward.

We're also very focused on what the jobs of the future will be, recognizing that a place-based approach is important. If we want to be considering what we're transitioning to, we need to have a strong sense of what those industries are going to be in the different parts of our country. It is very important to know where we're going to be able to figure out where the jobs are.

[Français]

Le sénateur Forest : D'entrée de jeu, je dirais qu'il fait bon de se voir enfin en personne. Souhaitons que l'on puisse continuer.

Ma première question s'adresse à Mme Carruthers. Elle concerne la transition énergétique. Le commissaire à l'environnement a récemment dénoncé l'absence de stratégie du gouvernement à l'égard de la transition énergétique. Il a dit ce qui suit :

L'audit a constaté qu'il n'y avait en place aucun plan de mise en œuvre fédéral, aucune structure de gouvernance officielle, ni aucun système de suivi et de rapport visant à appuyer une transition équitable [...]

Ces propos viennent du commissaire à l'environnement et au développement durable, M. DeMarco. Comment votre ministère peut-il expliquer l'absence d'un plan de transition pour aider les communautés et les travailleurs à se tourner vers les énergies vertes, afin d'assurer une transition énergétique un peu plus planifiée et douce?

[Traduction]

Mme Carruthers : Je vous remercie de la question. Je vais demander à ma collègue, Mollie Johnson, sous-ministre adjointe du Secteur des systèmes énergétiques, d'intervenir et de répondre à cette question.

Mollie Johnson, sous-ministre adjointe, Secteur des systèmes énergétiques, Ressources naturelles Canada : Merci beaucoup de la question. Comme l'a dit ma collègue, je m'appelle Mollie Johnson, et je suis sous-ministre adjointe du Secteur des systèmes énergétiques à Ressources naturelles Canada. Nous avons reçu le rapport et les recommandations du commissaire à l'environnement et au développement durable la semaine dernière. L'audit que le commissaire a examiné portait sur janvier 2018 à septembre 2021, et vous verrez que nous étions d'accord avec les recommandations formulées par le commissaire à l'environnement et au développement durable, mais je tiens également à souligner que, en raison de l'échéance de septembre 2021, le rapport ne couvre pas un grand nombre de mesures en cours. Nous menons activement des consultations sur un cadre législatif proposé, sur les principes proposés qui orienteraient cette loi. Ces consultations se sont officiellement terminées le 30 avril, et nous avançons avec empressement afin de mettre cela en place et d'aller de l'avant.

Nous nous concentrons également sur ce que seront les emplois de l'avenir, en reconnaissant l'importance d'une approche basée sur le milieu. Si nous voulons examiner ce vers quoi nous nous dirigeons, nous devons avoir une idée précise de ce que seront ces industries dans les différentes régions de notre pays. Il est important de savoir où nous allons afin de pouvoir déterminer où se trouvent les emplois.

With respect to governance, we do have governance within the federal system that has been used to support this approach. Of course, building on the recommendations of the CESD, we look forward to continuing to build that and making that stronger.

[Translation]

Senator Forest: Do you have a more precise timeline for defining the plan, which is vital, in my opinion, given the scope of the challenge and the number of partners that will have to be involved?

[English]

Ms. Johnson: Indeed. In Budget 2022 there was an announcement of the regional strategic initiatives, which is about how we give life to this place-based approach. I expect that will be moving out in the near future and will pull all of these pieces together. I look forward to sharing that information with the committee as soon as it is announced.

[Translation]

Senator Forest: I'd like to make a suggestion regarding a partnership with the municipalities. Your initiative, whose purpose is to encourage homeowners to do an energy assessment, is a very useful strategy. I'd like to tell you about an experience we had in Quebec at the time when I was the mayor of a city. Hydro-Québec involved the cities in doing energy assessments on homes, and it worked really well. Each household that agreed to do an energy assessment was compensated, and the cities that participated also received a small amount. It created a real dynamic.

That is a project worth considering, because municipalities are essential partners in the energy transition and in sustainable development. As I said earlier, that's a suggestion.

Do I still have any time, Mr. Chair?

The Chair: You have two minutes left.

Senator Forest: My next question is for VIA Rail. When I look at the high-speed train project, the estimate is that it might take up close to 75% of VIA Rail's revenue. I come from Rimouski, and at that time, there was a train that left Mont-Joli every morning. It went to Quebec City and it came back in the evening. Today, in the regions, particularly in eastern Quebec, there are three trains a week that go through in the middle of the night.

Those are not optimal conditions for using this mode of public transportation, which is both extremely useful and very ecological. But the stations are virtually never open. I'm

En ce qui concerne la gouvernance, nous avons au sein du système fédéral une gouvernance qui a servi à soutenir cette approche. Bien sûr, en nous appuyant sur les recommandations du commissaire à l'environnement et au développement durable, nous avons hâte de continuer à construire et à renforcer cette gouvernance.

[Français]

Le sénateur Forest : Avez-vous un échéancier précis pour en arriver à définir ce plan, qui, à mon avis, est vital, compte tenu de l'ampleur du défi et du nombre de partenaires qu'on devra y associer?

[Traduction]

Mme Johnson : En effet. Dans le budget 2022, on a annoncé les initiatives stratégiques régionales, qui visent à donner vie à cette approche fondée sur le milieu. Je m'attends à ce qu'elles soient lancées dans un avenir proche et qu'elles rassemblent tous ces morceaux dans la casse-tête. J'ai hâte de donner cette information au comité dès que ce sera annoncé.

[Français]

Le sénateur Forest : J'aimerais faire une suggestion relativement à un partenariat avec les municipalités. Votre initiative, qui vise à encourager les propriétaires de résidence à faire un bilan énergétique, est une stratégie fort intéressante. Laissez-moi vous faire part d'une expérience vécue au Québec, à l'époque où j'étais maire d'une ville. Hydro-Québec avait associé les villes à un bilan énergétique des résidences, et cela avait vraiment bien fonctionné. Chaque résidence qui acceptait de faire un bilan énergétique recevait une compensation, et la ville qui y participait recevait également un montant minime. Cela avait vraiment créé une dynamique.

C'est un projet intéressant à envisager, parce que les municipalités sont des partenaires incontournables de la transition énergétique et du développement durable. Comme je l'ai dit plus tôt, il s'agit là d'une suggestion.

Ai-je encore du temps, monsieur le président?

Le président : Il vous reste deux minutes.

Le sénateur Forest : Ma prochaine question s'adresse à VIA Rail. Lorsque j'examine le projet de train à grande vitesse, selon l'estimation, il pourrait accaparer près de 75 % des revenus de VIA Rail. Cela m'inquiète beaucoup. Je viens de Rimouski et à l'époque, tous les matins il y avait un train qui partait de Mont-Joli. Il se rendait à Québec et revenait le soir. Aujourd'hui, en région, particulièrement dans l'Est-du-Québec, il y a trois trains par semaine qui passent en pleine nuit.

Ce ne sont pas là des conditions optimales pour l'utilisation de ce mode de transport en commun, qui est à la fois fort pertinent et très écologique. Par contre, les gares ne sont pratiquement plus

concerned when I hear that the rapid train project might take up close to 75% of your revenue.

What will be left for the regions of Canada? Canada is a big country, an unoccupied land. How are you going to provide service that will encourage people to take the train? At a time when there is a real need for public transit, how can we encourage people to use your excellent services, which are becoming too rare outside major centres?

Philippe Cannon, Director, Public Affairs and Government Relations, VIA Rail Canada: Thank you for your question, senator. In fact, the percentage you're talking about is the result of the service used at present. You probably know that we operate only on a small percentage of lines that belong to us. As a result, high frequency rail is a project that was developed in 2016 at VIA Rail.

The purpose of the project is to offer more reliability in terms of arrival and departure times and to have better control of our schedules and the number of trains we can operate. The project is actually targeted where there is the highest demand. It's not in the plans to reduce the services offered elsewhere in Canada. You're talking about Rimouski and the lower St. Lawrence, and also the train that goes from Montreal toward the Atlantic, as far as Halifax, called the *Ocean*.

In fact, I'm glad you asked the question. It gives me a chance to point out that we have announced a return to service. Obviously, there was a reduction in service throughout the pandemic, but on April 14, we announced a plan to return to service across the country in June. I would stress that we have to deal with the fact that we don't own the rail infrastructure and that this creates additional obstacles.

It is definitely not in VIA Rail's plans to reduce the nature of the services we offer anywhere, to all Canadians, in any way.

Senator Gignac: My first question is for the representatives of VIA Rail. You are actually asking for nearly a billion dollars in expenditures, which represents a 27% increase over the previous year.

I'd like to come back to the impact of the pandemic on ridership. I understand that you took measures to restrict spending, to be more efficient. Can you give us an overview? In terms of ridership, is it below what it was during the pandemic? Mainly, do you have comparable statistics for Amtrak, in the United States, given that the public health restrictions were much more stringent in Canada, and continue to be? Is Canada at a level comparable to the United States, when it comes to ridership?

ouvertes. Je suis inquiet lorsque j'entends dire que le projet de train rapide pourrait accaparer jusqu'à 75 % de vos revenus.

Que restera-t-il pour les régions du Canada? Le Canada est un grand pays, un territoire non occupé. Comment va-t-on assurer une desserte qui incitera les gens à prendre le train? À un moment où il y a un réel besoin de transport collectif, comment inciter les gens à utiliser vos excellents services, qui deviennent beaucoup trop rares en région?

Philippe Cannon, directeur, Affaires publiques et relations gouvernementales, VIA Rail Canada : Monsieur le sénateur, je vous remercie de votre question. En fait, le pourcentage dont vous parlez est le résultat du service emprunté actuellement. Vous savez probablement que nous opérons seulement sur un mince pourcentage de voies qui nous appartiennent. Par conséquent, le train à grande fréquence est un projet qui est né en 2016 chez VIA Rail.

Le projet vise à offrir plus de fiabilité quant aux heures d'arrivée et de départ et à avoir un meilleur contrôle sur nos horaires et sur la quantité de trains qu'on peut faire rouler. Le projet est vraiment ciblé à l'endroit où il y a la plus forte demande. Ce n'est pas dans les plans de réduire les services offerts ailleurs au Canada. Vous parlez de Rimouski et du Bas-Saint-Laurent, et aussi du train qui va de Montréal vers l'Atlantique jusqu'à Halifax et qu'on appelle l'*Océan*.

D'ailleurs, je suis content que vous posiez la question. Ça me permet de souligner que nous avons annoncé un retour. Évidemment, il y avait eu une réduction de service tout au long de la pandémie, mais le 14 avril dernier nous avons annoncé un plan de retour en service pour le mois de juin partout au pays. J'insiste pour dire que l'on doit composer avec le fait que nous ne sommes pas propriétaires des infrastructures ferroviaires et que cela ajoute des obstacles supplémentaires.

Il n'est pas du tout dans les plans de VIA Rail de réduire de quelque façon que ce soit la nature des services que nous offrons partout, à l'ensemble des Canadiens.

Le sénateur Gignac : Ma première question s'adresse aux représentants de VIA Rail. On demande quand même près de 1 milliard de dollars de dépenses, ce qui représente une augmentation de 27 % par rapport à l'année précédente.

J'aimerais revenir sur l'impact de la pandémie sur l'achalandage. Je comprends que vous avez pris des mesures de restriction des dépenses pour être plus efficaces. Pouvez-vous nous en donner un aperçu? Sur le plan de l'achalandage, est-ce qu'on se situe en deçà de ce qu'on avait avant la pandémie? Surtout, avez-vous des statistiques comparables avec Amtrak, aux États-Unis, étant donné que les restrictions sanitaires ont été beaucoup plus sévères au Canada et continuent de l'être? Est-ce que le Canada se situe à un niveau comparable aux États-Unis pour ce qui est de l'achalandage?

Ms. Cardin: On the question of ridership, in 2019, before the pandemic, we had almost 5 million passengers. In 2020, at the peak of the pandemic, the number of passengers was 1.1 million. In 2021, at December 31, we ended the year with about 1.5 million passengers.

Of course, we won't be returning to the 2019 level for several years. Passengers have to be comfortable enough to start taking public transportation, rail transportation, again. However, we are seeing a major increase in demand. The most recent statistics for 2022 show that we are at almost 85% of 2019 levels, which were historic levels for VIA Rail.

The increased spending is an excellent question. It is actually 27%, if we compare 2021-22 with 2022-23. One of the reasons for that is that the increase in frequencies means that our operating expenses are going up significantly. As well, as I said in my presentation, we have substantial transformation projects. Certain funds had to be incurred earlier, in particular for the acquisition of our new fleet of trains. Those funds were not incurred in the previous years, but they will be this year. That is a budget allocation that dates from 2018 and it is still the same funds. The trains will continue to be delivered in 2022, 2023 and 2024. In 2022-23, the increase will really be connected with the fact that there is more activity in connection with the delivery of new cars for the new fleet.

Senator Gignac: For the United States, do you have statistics for comparison with Amtrak? Have we almost got back to pre-pandemic levels, or are we still far from the American figures?

Ms. Cardin: Given the fact that we prioritized passenger health, our trains were not as dense as Amtrak's, which adopted fewer public health measures throughout the pandemic. In terms of ridership, I couldn't give you precise statistics, but the Americans are certainly ahead of us.

Senator Gignac: In the past, VIA Rail was heavily criticised in terms of the quality of service, and that was in the headlines. Can you tell us whether you have performance indicators for the management of funds, and especially for customer service?

Ms. Cardin: Absolutely. If I'm not mistaken, we have just completed a survey. I think we had one of the best results when it comes to passenger transportation. I don't know whether Philippe has the document in question.

Senator Gignac: You can send us the answer in writing.

Mme Cardin : Pour ce qui est de la question de l'achalandage, en 2019, avant la pandémie, on avait atteint jusqu'à 5 millions de passagers. En 2020, soit au pic de la pandémie, le nombre de passagers était de 1,1 million. En 2021, au 31 décembre, on a terminé l'année avec environ 1,5 million de passagers.

Bien entendu, on ne reviendra pas au niveau de 2019 avant quelques années. Il faut que les passagers soient assez à l'aise pour reprendre les transports en commun, les transports ferroviaires. Par contre, on voit un accroissement important sur le plan de la demande. Les dernières statistiques pour 2022 montrent qu'on est à peu près à 85 % des niveaux de 2019, qui avaient été des niveaux historiques pour VIA Rail.

L'augmentation des dépenses est une excellente question. Elle est effectivement de 27 %, si l'on compare 2021-2022 à 2022-2023. L'une des raisons à cela, c'est que l'accroissement des fréquences fait en sorte que nos frais de fonctionnement montent de façon importante. De plus, comme je l'ai dit dans mon allocation, nous avons des projets de transformation considérables. Certains fonds devaient être encourus précédemment, notamment pour l'acquisition de notre nouvelle flotte de trains. Ces fonds n'ont pas été encourus au cours des années précédentes, mais ils le seront cette année. C'est une allocation budgétaire qui date de 2018 et ce sont toujours les mêmes fonds. La livraison des trains se poursuivra en 2022, 2023 et 2024. En 2022-2023, l'accroissement est vraiment lié au fait qu'il y a davantage d'activité pour ce qui est de la livraison des nouveaux wagons de la nouvelle flotte.

Le sénateur Gignac : Pour ce qui est des États-Unis, avez-vous des statistiques de comparaison avec Amtrak? Est-ce qu'on est presque revenu au niveau précédant la pandémie, ou si on est encore loin du côté américain?

Mme Cardin : Compte tenu du fait que nous avons privilégié la santé des passagers, nos trains n'étaient pas aussi denses que ceux d'Amtrak, qui a adopté moins de mesures sanitaires pendant toute la durée de la pandémie. Pour ce qui est de l'achalandage, je ne pourrais pas vous donner les statistiques précises, mais les Américains sont assurément en avance sur nous.

Le sénateur Gignac : Par le passé, VIA Rail a été fortement critiquée sur le plan de la qualité du service, et cela a fait les manchettes. Pouvez-vous nous dire si vous avez des indicateurs de performance pour ce qui est de la gestion des fonds et surtout du service à la clientèle?

Mme Cardin : Tout à fait. Si je ne m'abuse, on vient à peine de terminer un sondage. Je pense que nous avons eu un des meilleurs résultats en matière de transport passager. Je ne sais pas si Philippe a le document en question.

Le sénateur Gignac : Vous pouvez nous faire parvenir la réponse par écrit.

Ms. Cardin: We're going to send it to you, we'll be happy to do that. There was certainly an improvement.

[English]

Senator Gignac: My question is for Natural Resources Canada. Last week we heard from the Commissioner of the Environment and Sustainable Development, who gave a negative report regarding the assessment of the government's hydrogen strategy. He said that it was overly optimistic. More disturbing was the fact that there is a significant inconsistency between Environment and Climate Change Canada and Natural Resources Canada. In fact, one predicts a reduction in emissions of 15 megatonnes and the other predicts 45 megatonnes.

Could you explain to us how it is possible that two departments in the federal government have two different assumptions, please?

Ms. Carruthers: Thank you for the question. I will hand it over to my colleague Sébastien Labelle, Director General, Clean Fuels Branch.

Sébastien Labelle, Director General, Clean Fuels Branch, Natural Resources Canada: Thank you very much, Senator Gignac. That's a great question. Just last week we spent time with the commissioner and with parliamentarians to talk about that.

When you think about the two documents and the two approaches to modelling, the Hydrogen Strategy for Canada is a call for action. It is meant to show the opportunity and what could be done with hydrogen. It is meant, as well, to reflect the input we had over three years of consultations with the private sector, provinces and academics. It reflects an ambition to move forward with hydrogen as a fuel source.

On the other hand, I am happy to comment briefly on ECCC's work. They are looking at the Strengthened Climate Plan and, more recently, the Emissions Reduction Plan, which looks at actual measures that are in place and what they will do. By definition, their job is to be more conservative and to think about what is funded. That is the main difference.

Senator Gignac: I do not want to take too much time from my colleagues, so if you could send this to me in writing. Thank you.

Mr. Labelle: Of course.

Mme Cardin : Nous allons vous le faire parvenir, cela nous fera plaisir. Il y a certainement eu une amélioration.

[Traduction]

Le sénateur Gignac : Ma question s'adresse à Ressources naturelles Canada. La semaine dernière, nous avons reçu le commissaire à l'environnement et au développement durable, qui a présenté un rapport négatif concernant l'évaluation de la stratégie relative à l'hydrogène du gouvernement. Il a dit qu'elle était trop optimiste. Ce qui est plus troublant, c'est qu'il y a une incohérence importante entre Environnement et Changement climatique Canada et Ressources naturelles Canada. En effet, l'un prévoit une réduction des émissions de 15 mégatonnes et d'autres, de 45 mégatonnes.

Pouvez-vous nous expliquer comment il est possible que deux ministères fédéraux aient deux hypothèses différentes, s'il vous plaît?

Mme Carruthers : Je vous remercie de la question. Je passe la parole à mon collègue, Sébastien Labelle, directeur général de la Direction des carburants propres.

Sébastien Labelle, directeur général, Direction des carburants propres, Ressources naturelles Canada : Merci beaucoup, sénateur Gignac. C'est une excellente question. Pas plus tard que la semaine dernière, nous avons passé du temps avec le commissaire et avec des parlementaires pour parler de cela.

Quand on pense aux deux documents et aux deux approches de modélisation, la stratégie relative à l'hydrogène est un appel à l'action. Elle vise à montrer les possibilités et ce que l'on pourrait faire avec l'hydrogène. Elle vise également à intégrer les commentaires que nous avons reçus au cours des trois années de consultations avec le secteur privé, les provinces et les universitaires. Elle reflète l'ambition d'aller de l'avant avec l'hydrogène comme source de carburant.

D'autre part, je suis heureux de commenter brièvement le travail du commissaire à l'environnement et au développement durable. Lui et son équipe ont examiné le Plan climatique renforcé et, plus récemment, le Plan de réductions des émissions, qui évalue les mesures concrètes qui sont en place et ce qu'elles donneront. Par définition, leur travail consiste à être plus conservateurs et à réfléchir à ce qui est financé. C'est la principale différence.

Le sénateur Gignac : Je ne veux pas prendre trop de temps à mes collègues, je vous demanderais de me faire parvenir cela par écrit. Je vous remercie.

M. Labelle : Bien sûr.

[Translation]

Senator Gerba: Canada is the second largest country in the world. It crosses several time zones. And yet it is the only G7 country that doesn't have high-speed trains. My question is for the VIA Rail representatives. Can you explain why the government opted for high-frequency trains rather than high-speed trains? Is it because of a lack of financial support? There are people who would like to visit Canada, starting with me. I'd do a trip all around Canada before I'd do a trip around the world. From a financial point of view, what is the justification for the government's choice?

Mr. Cannon: Thank you for your question. I can answer for VIA Rail as to why we proposed a high-frequency train project. When I joined VIA Rail, someone told me: "You know, Philippe, you have to learn to walk before you run."

In the Quebec City-Windsor corridor, the most densely populated area, VIA Rail carries several million Canadians every year. As I said earlier in answer to a question from Senator Forest, we own fewer than 5% of the lines we operate on. As a result, we have to be able to control the frequency of departures every day. We also have to control the hours and the reliability of the timetables that enable us to get passengers to their destination. And we have to control the length of trains, that is, the number of cars we put on the train, in order to serve the public better. That is what the high-frequency train project grew out of.

I should also point out that we have train itineraries that can take Canadians from coast to coast. The *Ocean*, which covers the Halifax to Montreal route, can easily take the HFT. And then, between Toronto and Vancouver, we have the *Canadian*, which can also connect with it.

We need a reliable, safe, comfortable means of transportation. There's no need to repeat that we offer internet access and we are recognized for our customer service and the quality of our onboard passenger service. The services offered for passenger transportation need to be expanded, taking the environment into consideration, and that transportation has to be reliable and safe.

For people who want to visit Canada, which we invite you to do, senator, you can take the *Canadian*, which gives you the chance, through our rail experience, to travel from Toronto to Vancouver while admiring the Canadian landscape.

Senator Gerba: Clearly, taking the time to visit because you're on vacation is a very attractive ideal. However, some of us come from very far away and it takes forever. This is 2022, and the plan is for the project to be operational in 2025, if memory serves?

[Français]

La sénatrice Gerba : Le Canada est le deuxième plus grand pays au monde. Il traverse plusieurs fuseaux horaires. Pourtant, il est le seul pays du G7 à ne pas avoir de TGV. Ma question s'adresse aux représentants de VIA Rail. Pouvez-vous nous expliquer pourquoi le gouvernement a choisi un projet de train à grande fréquence plutôt qu'un train à grande vitesse? Est-ce en raison d'un manque d'appui financier? Plusieurs personnes aimeraient visiter le Canada, à commencer par moi. Je ferais le tour du Canada avant de faire le tour du monde. D'un point de vue financier, qu'est-ce qui justifie ce choix du gouvernement?

M. Cannon : Merci beaucoup de votre question. Je peux répondre pour VIA Rail sur la raison pour laquelle nous avons proposé un projet de train à grande fréquence. À mon arrivée chez VIA Rail, une personne m'a dit : « Vous savez, Philippe, il faut apprendre à marcher avant de courir. »

Dans le corridor entre Québec et Windsor, la zone la plus densément peuplée, VIA Rail transporte plusieurs millions de Canadiens tous les ans. Comme je le disais plus tôt en réponse à une question du sénateur Forest, nous sommes propriétaires de moins de 5 % des voies sur lesquelles nous opérons. Par conséquent, il est nécessaire d'être en mesure de contrôler la fréquence des départs chaque jour. Nous devons contrôler aussi les heures et la fiabilité des horaires selon lesquels nous pouvons amener les passagers à destination. Puis, nous devons contrôler la longueur des trains, soit la quantité de wagons que l'on met sur le train pour mieux servir la population. De là est né le projet de train à grande fréquence.

Je dois aussi souligner que nous avons des itinéraires de train qui peuvent amener les Canadiens d'un océan à l'autre. L'*Océan*, qui assure le trajet d'Halifax à Montréal, peut facilement emprunter le TGF. Par la suite, entre Toronto et Vancouver, on a le *Canadien* qui peut s'y connecter également.

On a besoin d'un moyen de transport fiable, sécuritaire et confortable. Nul besoin de le rappeler, nous offrons un accès à Internet et nous sommes reconnus pour notre service à la clientèle et la qualité de notre service à bord auprès des passagers. Il est nécessaire de développer cette offre de service pour le transport des personnes, tout en tenant compte de l'environnement, et ce transport doit être fiable et sécuritaire.

Pour ceux et celles qui désirent visiter le Canada — nous vous invitons à le faire, madame la sénatrice —, on peut prendre le *Canadien*, qui vous donne la chance de faire la traversée de Toronto à Vancouver tout en admirant le paysage canadien au moyen de notre expérience ferroviaire.

La sénatrice Gerba : Il est clair que prendre le temps de visiter parce qu'on est en vacances est très intéressant. Toutefois, plusieurs d'entre nous viennent de très loin et ça prend un temps fou. Nous sommes en 2022, et on prévoit que le projet sera sur pied en 2025, si ma mémoire est bonne?

Mr. Cannon: That's a good question. I'm going from memory. A document was published by the minister, Mr. Alghabra, and you can consult that. It's a reference document for a call for interest. The document contains the sequence in which things are to proceed, for example.

You know, this is a big project. We are the first to say that if we could have this kind of method of transportation, we would be extremely happy. But we have to follow the process and there is a lot to be done. Creating this kind of infrastructure for the country, one that is of crucial importance, is a very big project. You can't cut corners when you're carrying out a project like that. There is a process to follow and you have to take the necessary time. The Department of Transport has a team that is dedicated to moving the project forward very surgically and methodically, to ensure that Canadians are able to properly benefit from this train service within the time allocated for a project like this.

Senator Gerba: Going back to the question of time, my colleague has just told me that the project will start in 2030. It's now 2022. Is there not a risk that the needs of Canadians and visitors to Canada will change by 2030? Was it not possible to consider that this demand will be growing in 2030? Today's calculations are based on frequency, because that's an immediate need. Was planning done based on long-term needs, doing a comparison from the financial point of view? If so, I'd like to get that calculation in writing, if possible.

The Chair: Can you provide the answer in writing, please? We'll give you the deadline.

Senator Dagenais: My first questions are for Ms. Cardin.

Ms. Cardin, we know that Unifor, the union that represents 2,000 employees of VIA Rail, has decided to strongly oppose the involvement of the private sector in the Quebec City-Toronto corridor.

How much money have you obtained from Ottawa to negotiate or to fight the union's demands? Do you plan to go ahead, even if the dispute hasn't been resolved?

Ms. Cardin: As my colleague explained, Transport Canada is taking a surgical approach to planning the next steps. In terms of the union, Mr. Alghabra is negotiating with the VIA Rail employees to affirm the importance of keeping the various unions at VIA Rail. For the moment, Transport Canada is continuing with its plan for the high-frequency train. If funds are needed, I don't think that is part of our short-term horizon; I assume we will have the necessary discussions with Transport Canada.

M. Cannon : C'est une bonne question. J'y vais de mémoire. Un document a été rendu public par le ministre Alghabra, et vous pouvez le consulter. C'est un document de référence pour un appel d'intérêt. Ce document contient notamment la séquence selon laquelle les choses vont se dérouler.

Vous savez, c'est un projet d'envergure. Nous sommes les premiers à dire que si l'on pouvait disposer d'un tel moyen de transport, nous serions des plus heureux. Toutefois, il faut suivre le processus et c'est tout un chantier. Doter le pays d'une telle infrastructure, qui revêt une importance capitale, est un projet de très grande envergure. On ne peut pas réaliser un tel projet en tournant les coins ronds. Il y a un processus à suivre et il faut y mettre le temps nécessaire. Le ministère des Transports a une équipe qui se consacre à faire avancer le projet de façon très chirurgicale et méthodique, pour faire en sorte que les Canadiens puissent bénéficier de ce service de train de façon convenable dans les délais impartis à un tel projet.

La sénatrice Gerba : Je reviens sur les délais, et mon collègue vient de m'indiquer que le projet débutera en 2030. Or, nous sommes en 2022. Les besoins des Canadiens et des visiteurs au Canada ne risquent-ils pas de changer d'ici 2030? N'était-il pas possible d'envisager cette demande qui sera croissante en 2030? Les calculs d'aujourd'hui se basent sur la fréquence, car c'est un besoin immédiat. A-t-on planifié en fonction des besoins à long terme en faisant une comparaison du point de vue financier? Si oui, j'aimerais bien, si possible, obtenir ce calcul par écrit.

Le président : Vous pouvez nous fournir la réponse par écrit, s'il vous plaît? On vous donnera la date butoir.

Le sénateur Dagenais : Mes premières questions s'adressent à Mme Cardin.

Madame Cardin, nous savons que le syndicat Unifor, qui représente 2 000 employés de VIA Rail, a décidé de s'opposer fermement à l'implication du secteur privé dans le projet du corridor Québec-Toronto.

Quelles sont les sommes prévues que vous avez obtenues d'Ottawa pour négocier ou pour combattre des prétentions syndicales? Comptez-vous aller de l'avant, même si le litige n'est pas réglé?

Mme Cardin : Comme mon collègue l'a expliqué, Transports Canada en est à planifier les prochaines étapes de façon chirurgicale. Sur le plan syndical, le ministre Alghabra négocie avec les employés de VIA Rail pour affirmer l'importance de maintenir les différents syndicats chez VIA Rail. Pour l'instant, Transports Canada poursuit son plan en ce qui a trait au train à grande fréquence. Si des sommes sont nécessaires, je ne pense pas que cela fasse partie de notre horizon à court terme; je présume que nous aurons les discussions requises avec Transports Canada.

Senator Dagenais: There is talk of a budget of \$42.8 million allocated for building or renovating stations in the Quebec City-Toronto corridor project. Can you tell us how much, and how and when those funds will be spent in Quebec?

Ms. Cardin: That's an excellent question. For 2022-23, there will in fact be investments. If we're talking about Quebec, it's mainly the Palais station that will be getting major renovations. If it's not in the current fiscal year, it will be in 2023-24. Being completely transparent, it will be happening very fast.

Senator Dagenais: Mr. Harris, to follow up on your discussion with Senator Marshall, I'm going to dig a bit deeper into the matter of response times, particularly for veterans with mental health problems. We know there are a lot of them. I'm not going to get involved in proving how urgent it is for them and their families that they get care quickly, but when you talked about your results, I was a bit concerned by the answer you gave. Do you think you have the necessary capacity to do faster follow-up in mental health cases?

Mr. Harris: Thank you for your question. There are two things I can say about that. Last year, we saw improvements in wait times for disability claims, including for mental health care. We improved by six to ten weeks in each category of disability benefit claims last year.

Second, a new mental health program was created and implemented on April 1. When a veteran submits a claim relating to a mental health problem, they get immediate access to treatment programs. They don't have to wait for a decision to be made, and access to a mental health program is available as soon as the claim is filed. That allows us to respond to challenges associated with wait times or delays in processing their claim and it gives them access to treatment immediately.

Senator Dagenais: Mr. Harris, out of a budget of \$5.5 billion, an envelope of about \$3.7 billion has been dedicated to veterans' benefits. That may leave \$1.8 billion to be managed. If we add up the figures, we see that it costs about \$100 million to manage operations, in the performance table, which may need to be discussed in some cases. Would there be ways of making changes so that these funds are better used and the overall effectiveness for veterans is definitely better?

Mr. Harris: Thank you for your question. I'm going to ask my colleague, the Chief Financial Officer, to answer this question.

Le sénateur Dagenais : On parle d'un budget de 42,8 millions de dollars attribué pour construire ou rénover des stations dans le projet du corridor Québec-Toronto. Pouvez-vous nous dire combien, comment et quand ces sommes seront-elles dépensées au Québec?

Mme Cardin : C'est une excellente question. Pour l'année 2022-2023, il y aura effectivement des investissements. Si on parle du Québec, c'est surtout la gare du Palais qui fera l'objet de rénovations majeures. Si ce n'est pas dans l'exercice actuel, ce sera en 2023-2024. En toute transparence, cela se fera très rapidement.

Le sénateur Dagenais : Monsieur Harris, pour faire suite à votre échange avec la sénatrice Marshall, je vais pousser plus loin le dossier des délais de réponses, et particulièrement celui des vétérans aux prises avec des problèmes de santé mentale. Nous savons qu'ils sont très nombreux. Je ne ferai pas l'exercice de montrer l'urgence, pour eux et leur famille, de recevoir des soins rapidement, mais lorsque vous avez parlé de vos résultats, la réponse que vous avez donnée m'a semblé un peu inquiétante. Croyez-vous avoir la capacité requise pour faire un suivi plus rapide dans les dossiers de santé mentale?

M. Harris : Merci de votre question. Je peux dire deux choses à ce sujet. L'an dernier, nous avons vu des améliorations sur le plan du temps d'attente pour les demandes d'invalidité, y compris pour les soins en santé mentale. Nous nous sommes améliorés de 6 à 10 semaines dans chacune des catégories des demandes de prestation d'invalidité l'année dernière.

Deuxièmement, un nouveau programme en santé mentale a été créé et mis en œuvre le 1^{er} avril dernier. Dès qu'un vétéran soumet une demande liée à un problème de santé mentale, il a immédiatement accès à des programmes de traitement. Il ne faut pas attendre qu'une décision soit rendue, et l'accès à un programme de santé mentale est disponible dès que la demande est déposée. Cela permettra de répondre aux défis liés au temps d'attente ou au délai subi dans le processus de leur demande et cela leur donnera immédiatement accès à des traitements.

Le sénateur Dagenais : Monsieur Harris, sur un budget de 5,5 milliards de dollars, une enveloppe d'environ 3,7 milliards de dollars est consacrée aux prestations versées aux vétérans. Il peut rester 1,8 milliard de dollars à gérer. Si on additionne les chiffres, on voit qu'il en coûte environ 100 millions de dollars pour gérer les opérations sur le tableau de performance, qui peut être parfois à discuter. Y aurait-il des moyens de procéder à des changements pour que ces sommes soient mieux utilisées et pour que l'efficacité globale auprès des vétérans soit nettement meilleure?

M. Harris : Merci de votre question. Je vais demander à ma collègue la dirigeante principale des finances de répondre à cette question.

[English]

Sara Lantz, Acting Assistant Deputy Minister, Chief Financial Officer and Corporate Services Branch, Veterans Affairs Canada: Thank you for the question. In fact, the \$1.3 billion that you see for the operating expenditures includes just over \$300,000 for our regular operating budget. In fact, the other \$1 billion is for support services for veterans and their families, mostly consisting of health care cost coverage for the services that are provided.

As Mr. Harris stated in his opening remarks, Veterans Affairs Canada's operating budget is consistently less than 10% of our overall budget and this year comprises approximately 6% of our Main Estimates.

Senator Galvez: Ms. Carruthers, in your opening remarks, you spoke about attaining net-zero emissions by 2050 and building a resilient low-carbon economy through increasing competitiveness and innovation. However, the government approved the North Bay project while still not having recuperated the benefits of the Muskrat Falls hydroelectric project.

In 2016, the Canadian government announced that it would take equity from the Muskrat Falls project and provide a guarantee as a part of a \$5.2 billion structured agreement with the Atlantic provinces, which included \$2 billion in government finance. In these Main Estimates, you are listing \$125 million as statutory authorities for payments to the Newfoundland Offshore Petroleum Resource Revenue Fund.

How do you reconcile the goals of your minister with the actions of your department? With the approval of the Bay du Nord development project, did you expect the payments to continue to increase?

Ms. Carruthers: I'm sorry, I'm not familiar with the project that you are raising. I'm not sure if any of my colleagues are aware of that project, but I can certainly get back to you on that.

Senator Galvez: You are not familiar with the North Bay project or the Muskrat Falls hydroelectric project?

Ms. Carruthers: I'm sorry, I do not have any details on those with me.

Ms. Johnson: I'm happy to jump in.

Senator Galvez: Mr. Chair, it's unbelievable.

[Traduction]

Sara Lantz, sous-ministre adjointe par intérim, Direction générale du dirigeant principal des finances et des services ministériels, Anciens Combattants Canada : Merci de la question. En fait, la somme de 1,3 milliard de dollars que vous voyez pour les dépenses de fonctionnement comprend un peu plus de 300 000 \$ pour notre budget de fonctionnement ordinaire. En fait, le milliard de dollars qui reste est destiné aux services de soutien aux anciens combattants et à leurs familles, qui consistent principalement en une couverture des coûts de soins de santé pour les services fournis.

Comme l'a indiqué M. Harris dans sa déclaration liminaire, le budget de fonctionnement d'Anciens Combattants Canada représente toujours moins de 10 % de notre budget global et, cette année, il représente environ 6 % de notre Budget principal des dépenses.

La sénatrice Galvez : Madame Carruthers, dans vos remarques préliminaires, vous avez parlé d'atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050 et de bâtir une économie résiliente à faibles émissions de carbone en augmentant la compétitivité et l'innovation. Cependant, le gouvernement a approuvé le projet Bay du Nord alors qu'il n'a toujours pas récupéré les bénéfices du projet hydroélectrique de Muskrat Falls.

En 2016, le gouvernement canadien a annoncé qu'il prendrait des parts du projet Muskrat Falls et fournirait une garantie dans le cadre d'un accord structuré de 5,2 milliards de dollars avec les provinces de l'Atlantique, qui comprenait 2 milliards de dollars de financement public. Dans ce Budget principal de dépenses, vous inscrivez 125 millions de dollars en autorisations législatives pour les paiements au Fonds terre-neuvien des recettes provenant des ressources en hydrocarbures extracôtières.

Comment conciliez-vous les objectifs et les actions de votre ministère? Avec l'approbation du projet de développement Bay du Nord, vous attendiez-vous à ce que les paiements continuent d'augmenter?

Mme Carruthers : Je suis désolée, je ne connais pas très bien le projet que vous évoquez. Je ne sais pas si l'un de mes collègues est au courant de ce projet, mais je peux certainement vous répondre plus tard à ce sujet.

La sénatrice Galvez : Vous ne connaissez pas le projet Bay du Nord ou le projet hydroélectrique de Muskrat Falls?

Mme Carruthers : Je suis désolée, je n'ai pas de détails sur ceux-ci sous la main.

Mme Johnson : Je vais intervenir avec plaisir.

La sénatrice Galvez : Monsieur le président, c'est incroyable.

The Chair: Madam, is there someone here who could speak to it?

Ms. Carruthers: Yes. Ms. Johnson is going to jump in here.

The Chair: Thank you.

Ms. Johnson: These are not items that are in the Main Estimates, so from a financial perspective, they would not have been identified. The Bay du Nord project is not something that goes through Natural Resources Canada. That would have been a project that was approved recently. With respect to Lower Churchill, obviously, the process went through this year.

If I am correct, senator, the question that you are asking is related to the alignment of the government's transformation to a low-carbon economy, and I'm happy to speak to that if I have the question correct. Is that fair?

Senator Galvez: Yes. You can answer that too, but the Library of Parliament provided us with a document, and it says here that in the Main Estimates 2022-23, NRCan is listing \$526 million in statutory authorities for payment to the Newfoundland Offshore Petroleum Resource Revenue Fund, which is a 160% increase compared to the 2021-22 Main Estimates. Are you saying that the Library of Parliament is wrong?

Ms. Johnson: No, but I believe — and Ms. Carruthers can correct me if I'm wrong — that is the flow-through that Ms. Carruthers spoke to off the top, which is related to the offshore. I am happy to come back to that through her if we want to clarify that piece.

Did you want to jump in on that one, and then we can talk about the broader low-carbon transformation?

Ms. Carruthers: Yes, definitely. The piece that's actually listed in the estimates is exactly as you mentioned. It's the item that I spoke about a little bit earlier, which is the flow-through.

Senator Galvez: Perhaps the previous witness can explain the reconciliation?

Ms. Johnson: Perfect. I'm very happy to do that. When we look at the modelling from the International Energy Agency, and we look at the transformation to a low-carbon economy by 2050, there are a number of pathways that we will have to move through. We talk about electrification; we talk about low-carbon fuels; we talk about energy efficiency, and we will have to move through all of these things together.

Le président : Madame, y a-t-il quelqu'un ici qui pourrait en parler?

Mme Carruthers : Oui. Mme Johnson va intervenir.

Le président : Merci.

Mme Johnson : Ce ne sont pas des postes qui figurent dans le Budget principal de dépenses, donc d'un point de vue financier, ils n'auraient pas été mentionnés. Le projet Bay du Nord n'est pas un projet qui passe par Ressources naturelles Canada. Ce serait un projet qui a été approuvé récemment. En ce qui concerne le Bas-Churchill, le processus a été réalisé cette année.

Si je ne me trompe pas, madame la sénatrice, la question que vous posez est liée à l'alignement sur la transformation du gouvernement vers une économie à faibles émissions de carbone, et je me ferai un plaisir d'y répondre, si j'ai bien compris la question. Vous êtes d'accord?

La sénatrice Galvez : Oui. Vous pouvez aussi répondre à cette question; la Bibliothèque du Parlement nous a fourni un document, et on peut y lire que, dans le Budget principal de dépenses de 2022-2023, RNCan a inscrit 526 millions de dollars en autorisations législatives pour les paiements au Fonds terre-neuvien des recettes provenant des ressources en hydrocarbures extracôtières, ce qui représente une augmentation de 160 % par rapport au Budget principal de dépenses de 2021-2022. Êtes-vous en train de dire que la Bibliothèque du Parlement a tort?

Mme Johnson : Non, mais je crois, et Mme Carruthers me corrigera si j'ai tort, qu'il s'agit d'un transfert dont Mme Carruthers a parlé au début, qui concerne les projets extracôtiers. Je me ferai un plaisir d'y revenir par son intermédiaire si nous voulons clarifier ce point.

Voulez-vous parler de ce sujet, puis nous pourrions parler des transformations vers les faibles émissions de carbone?

Mme Carruthers : Oui, absolument. Le poste qui figure dans les estimations est exactement celui que vous avez mentionné. Il s'agit du poste dont j'ai parlé un peu plus tôt, à savoir le transfert de fonds.

La sénatrice Galvez : Peut-être que le témoin précédent peut expliquer la réconciliation?

Mme Johnson : Parfait. Je le ferai avec plaisir. Si nous regardons la modélisation de l'Agence internationale de l'énergie et que nous envisageons une transition vers une économie à faibles émissions de carbone d'ici 2050, nous allons devoir emprunter un certain nombre de voies. Nous parlons d'électrification, de carburants à faible teneur en carbone et d'efficacité énergétique, et nous allons devoir aller au travers de toutes ces choses ensemble.

With respect to the Bay du Nord project, I believe it's looking at .02 megatonnes. I don't have the number off the top of my head, but maybe one of my colleagues would. It's really the lowest emitting per-barrel type of project that we would need going forward, and that's really what we need to be thinking about as we move through the transformation.

We do know the world will continue to need oil and gas as we move forward. At the same time, we are working quite aggressively to achieve targets to drive electrification. As we look across the country, we have an ambitious target for 2035 to electrify the economy. We're also working aggressively to implement a hydrogen strategy that enables clean fuels to be working across the country as well. As I spoke about earlier, we're looking at a place-based approach so that we can really seize and support the economic opportunities in each region of Canada to drive this transformation.

At the end of the day, I'm saying that we need to ensure that we have access to all of the tools to support decarbonization of our system while, at the same time, ensuring that we're able to do this in a way that is affordable, ensures reliable energy that Canadians require so we're not freezing in the middle of the night, and that we have a clean energy source as we move through the transformation.

Senator Galvez: Maybe you can provide the answer to this question in writing. Does the government consider updating the Canada-Newfoundland Atlantic Accord to incorporate and specify the responsibility for the royalty payments under Article 82 of the United Nations Convention on the Law of the Sea, particularly in the wake of the approval of the Bay du Nord Development Project? Thank you.

Ms. Johnson: Perfect. That would be something that we would follow up on. I appreciate the question.

The Chair: Thank you, Ms. Johnson and Ms. Carruthers. Could you go back to the original question posed by Senator Galvez? If you want to add additional information, you could do that in writing. We have a timeline for receiving the response of our questions in writing. It would be by May 10, through the clerk. Do we have an agreement, Ms. Carruthers, that you will follow up, after taking notice of the statement and the first question that was posed by Senator Galvez?

Ms. Carruthers: Yes, absolutely. We'll follow up.

Senator Pate: Thank you to the witnesses for appearing. I have two questions, one for Veterans Affairs and one for Natural Resources Canada.

En ce qui concerne le projet de Bay du Nord, je crois qu'il s'agit de 0,02 mégatonne. Le chiffre ne me vient pas à l'esprit, mais peut-être que l'un de mes collègues le saurait. C'est vraiment le type de projet qui produit le moins d'émissions par baril et dont nous aurions besoin pour la suite des choses, et c'est ce à quoi nous devons penser à mesure que nous avançons dans la transformation.

Nous savons bien que le monde continuera d'avoir besoin de pétrole et de gaz dans l'avenir. En même temps, nous travaillons de manière plutôt dynamique à atteindre les objectifs d'alimentation en électricité. Nous avons comme objectif ambitieux pour 2035 d'électrifier l'économie d'un bout à l'autre du pays. Nous travaillons également avec acharnement pour mettre en œuvre une stratégie relative à l'hydrogène de façon à utiliser des combustibles propres à l'échelle du pays. Comme j'en ai parlé plus tôt, nous envisageons une approche axée sur les milieux afin de pouvoir vraiment saisir et soutenir les possibilités économiques dans chaque région du Canada afin de faire avancer cette transformation.

En fin de compte, je crois que nous devons nous assurer d'avoir accès à tous les outils pour soutenir la décarbonisation de notre système tout en veillant à pouvoir le faire d'une manière abordable, qui garantit l'accès des Canadiens à des sources d'énergie fiables, pour qu'ils ne gèlent pas en pleine nuit, et nous assure une source d'énergie propre pendant que nous procédons à la transformation.

La sénatrice Galvez : Peut-être pourriez-vous répondre à la question par écrit. Le gouvernement envisage-t-il de mettre à jour l'Accord atlantique Canada — Terre-Neuve-et-Labrador pour y intégrer et préciser la responsabilité du paiement des redevances au titre de l'article 82 de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer, surtout dans le sillage de l'approbation du Projet d'exploitation de Bay du Nord? Merci.

Mme Johnson : Parfait. C'est quelque chose dont nous assurerons le suivi. Merci d'avoir posé la question.

Le président : Merci, mesdames Johnson et Carruthers. Pourriez-vous revenir sur la question qui avait d'abord été posée par la sénatrice Galvez? Si vous souhaitez ajouter d'autres informations, vous pourriez le faire par écrit. Nous devons respecter un échéancier pour recevoir la réponse à vos questions par écrit. Vous auriez jusqu'au 10 mai pour l'envoyer à la greffière. Sommes-nous d'accord, madame Carruthers, que vous allez faire un suivi, après avoir pris note de la déclaration et de la première question qui a été posée par la sénatrice Galvez?

Mme Carruthers : Oui, absolument. Nous allons faire un suivi.

La sénatrice Pate : Merci aux témoins de comparaître. J'ai deux questions à poser, une pour Anciens Combattants, l'autre pour Ressources naturelles Canada.

For Veterans Affairs, you've talked about the decrease. You've responded to Senator Marshall about the wait times and some of the concerns. I note that some of the most significant spending is on benefits such as pain and suffering compensation, income replacement benefits and pensions for people with disabilities. The fact that there are significant numbers of veterans who are homeless is, of course, a concern for your department, as well as for many of us.

The data seems to indicate that the current programs and services are not succeeding in supporting veterans to find pathways out of economic need and crisis. I speak in particular of the research done about 10 years ago by Dr. Ray. The department needs to emphasize some ways to actually assist veterans going forward.

I'm curious as to whether the department has looked at initiatives — particularly in light of the Guaranteed Income Supplement and its relative success overall with those kinds of approaches — whether they've looked at a guaranteed basic income in terms of a way to complement the services and programs that are provided, and to allow for more flexibility and responsiveness to the needs of marginalized veterans, in particular, to support them as they try to achieve longer-term economic stability.

Mr. Harris: Thank you for the question. The question does cover lots of ground, so I'll do my best to respond to the elements that you brought forward. It is important to recognize that a large number of payments are made with respect to compensation for those military members who have suffered illness or injury as a result of their service. Some of those are compensation elements, compensating them for an illness or injury that they've received.

Other payments that we make are financial benefits, which are involved perhaps in working to allow veterans to rehabilitate from their illness or injury and to re-establish themselves into normal lives. So while there's a compensation payment, there are significant elements that are financial benefits to support veterans who may not be able to necessarily re-enter a workforce or who may need to rehabilitate before they go into a workforce environment.

We have a number of programs, such as the Income Replacement Benefit, which provides what I think you're getting at in terms of a living wage, to veterans who are either in the middle of a rehabilitation program or who may not be able to earn the same level of salary that they would have had while they were in the military as a result of the illness or injury that they suffered during their service. That income replacement is up to 90% of their pre-release salary while they are going through the

Vous, c'est-à-dire les représentants d'Anciens Combattants, avez parlé de la diminution. Vous avez répondu à la sénatrice Marshall au sujet des temps d'attente et de certaines préoccupations. Je note que certaines des dépenses les plus importantes servent aux prestations d'indemnité pour douleur et souffrance, aux prestations de remplacement du revenu et aux rentes versées à une personne en situation de handicap. Le fait qu'il y a un nombre important d'anciens combattants en situation d'itinérance est, bien entendu, une préoccupation pour votre ministère, ainsi que pour bon nombre d'entre nous.

Les données semblent indiquer que les programmes et services actuels n'arrivent pas à soutenir les anciens combattants pour les aider à trouver des manières de répondre à leurs besoins et de se sortir de la crise économique. Je parle plus particulièrement des recherches effectuées il y a environ 10 ans par M. Ray. Le ministère doit mettre l'accent sur certaines manières d'aider réellement les anciens combattants dans l'avenir.

J'aimerais savoir si le ministère a envisagé des initiatives — plus particulièrement à la lumière du Supplément de revenu garanti et du fait que celui-ci a relativement bien fonctionné en général avec ces types d'approches —, s'il a envisagé un revenu de base garanti de façon à compléter les services et les programmes qui sont fournis et donner plus de souplesse et de capacité d'adaptation aux besoins des anciens combattants marginalisés, surtout pour les aider à atteindre la stabilité financière à long terme.

M. Harris : Merci d'avoir posé la question. La question couvre de nombreux sujets, je vais donc faire de mon mieux pour répondre aux points que vous avez soulevés. Il est important de reconnaître qu'un nombre important de paiements sont versés à titre d'indemnités pour les militaires qui ont souffert de maladies et de blessures par suite de leur service. Certains de ces paiements sont des indemnités pour une maladie ou une blessure dont ils ont souffert.

D'autres paiements que nous versons sont des prestations financières, qui permettent peut-être aux anciens combattants de se rétablir d'une maladie ou d'une blessure et de reprendre une vie normale. Donc, même si des indemnités sont versées, d'autres paiements importants sont des prestations financières versées pour soutenir les anciens combattants qui ne sont peut-être pas en mesure de réintégrer le marché du travail ou qui doivent peut-être se réadapter avant de réintégrer un milieu de travail.

Nous avons un certain nombre de programmes, comme la prestation de remplacement du revenu, qui fournit, si je comprends bien où vous voulez en venir, un salaire de subsistance aux anciens combattants qui soit sont en train de suivre un programme de réadaptation, soit ne peuvent peut-être pas toucher le même salaire qu'ils auraient gagné dans l'armée en raison d'une maladie ou d'une blessure dont ils ont souffert durant leur service. Ce remplacement du revenu peut atteindre

rehabilitation program or if, ultimately, it's determined that they will not be able to rehabilitate to a successful enough level to be able to earn that.

I think there are programs in place that look like a universal wage, or something to that effect, to help veterans who may find themselves in that area of need.

With respect to homelessness and veterans — and I'll try to keep it quick — we also have a number of programs in place. The government has recently announced additional funding to support purpose-built housing for our veterans through our colleague departments in terms of infrastructure, like Canadian Mortgage and Housing and others. We provide wraparound services. In other words, we provide case management services and others to help veterans who may find themselves in or at risk of homelessness and supports to allow them to get programs from Veterans Affairs, whether that's treatment benefits they might need for drugs, medication or other things like physiotherapy, things of that nature. We provide all those kinds of wraparound supports for the re-establishment too.

I do think there are a few of those elements in place already, and that has worked successfully. That being said, we need to make sure we're continuing to provide as much support as we can for at-risk veterans, both in terms of income security but also to avoid them coming into a situation of homelessness.

Senator Pate: Could Veterans Affairs provide me any assessments of the various types of economic or income support programs that they have examined? It would be fantastic if we could get that in writing, please.

For Natural Resources, I notice there are quite significant increases, as you've identified and others have talked about, in terms of this year's Main Estimates. In your departmental plan, 18 out of 25 of the aspects suggested by your department for funding are areas that target Indigenous peoples and community groups. Yet, there's nothing that I could find with respect to drinking water and clean water, and the costs and the allocations that are a result of the class-action lawsuits that have been brought. I also noticed there's a lack of anything in the departmental plan in light of this reality.

I'd like to know if there's any plan for your department regarding the use of Natural Resources going forward, especially when the use of these is so severely impacting Indigenous communities, in addition, of course, to the issues that Senator Galvez raised.

jusqu'à 90 % du salaire qu'ils percevaient avant leur libération, et ils le reçoivent durant le programme de réadaptation ou si, en fin de compte, on détermine qu'ils ne seront pas en mesure de se réadapter au point de gagner un tel salaire.

Je crois qu'il y a des programmes en place qui offrent un salaire universel, ou quelque chose du genre, pour aider les anciens combattants qui peuvent se retrouver dans le besoin.

En ce qui concerne l'itinérance et les anciens combattants — et je vais tenter d'être bref —, nous avons également mis en place un certain nombre de programmes. Le gouvernement a récemment annoncé un financement supplémentaire pour soutenir la construction de logements destinés à nos anciens combattants grâce à la participation de nos ministères collègues à l'égard de l'infrastructure, comme la Société canadienne d'hypothèques et de logement, entre autres. Nous offrons des services intégrés. Autrement dit, nous offrons des services de gestion de cas et d'autres services pour aider les anciens combattants qui peuvent se trouver ou risquent de se retrouver en situation d'itinérance et leur permettre d'avoir accès aux programmes offerts par Anciens Combattants, qu'il s'agisse des prestations de traitement dont ils pourraient avoir besoin pour les médicaments ou d'autres choses comme la physiothérapie, et ainsi de suite. Nous fournissons également toute une gamme de services de soutien intégrés pour le rétablissement.

Je crois que certains de ces éléments sont déjà en place, et ils ont bien fonctionné. Cela dit, nous devons continuer à offrir le plus de soutien possible aux anciens combattants à risque pour leur apporter une sécurité du revenu, mais aussi pour les empêcher de se retrouver en situation d'itinérance.

La sénatrice Pate : Les représentants d'Anciens Combattants peuvent-ils me fournir des évaluations des différents types de programmes économiques ou de soutien du revenu qu'ils ont examinés? Ce serait formidable d'obtenir la réponse par écrit, je vous prie.

Pour ce qui est de Ressources naturelles, je remarque qu'il y a des augmentations plutôt importantes, que vous avez relevées et que d'autres ont mentionnées, dans le Budget principal des dépenses. Dans votre plan ministériel, 18 des 25 dépenses proposées par votre ministère aux fins de financement visent les peuples autochtones et les groupes communautaires. Pourtant, je n'ai rien trouvé au sujet de l'eau potable et salubre ou des coûts et des montants alloués qui découlent des recours collectifs qui ont été intentés. J'ai également remarqué que le plan ministériel ne prévoit rien à la lumière de cette réalité.

J'aimerais savoir si votre ministère prévoit quelque chose quant à l'utilisation des ressources naturelles à l'avenir, surtout compte tenu du fait que l'utilisation de ces ressources a de graves répercussions sur les collectivités autochtones en plus, bien entendu, des préoccupations soulevées par la sénatrice Galvez.

Ms. Carruthers: Thank you for the question. You're correct. There's no funding within Natural Resources Canada to address that issue. That issue would actually be addressed by the Department of Indigenous Services. You would be able to find some information on that in their departmental plan.

Senator Pate: I have a supplementary if there's time.

The Chair: On the second round, Senator Pate.

Senator Boehm: My first question is for Natural Resources Canada.

Ms. Carruthers, it's good to see you again. You mentioned there were going to be 50,000 new charging stations. I'm assuming that will be coming out of the \$96 million in the estimates for contributions in support of zero-emission vehicle infrastructure.

On this committee — current and former members, and in the previous Parliament — we have expressed a lot of concern about the lack of existing infrastructure in Canada, so that Canadians would have the ability to purchase, shall we say, an electric vehicle even in rural areas. Colleagues have indicated that in smaller centres, rural, remote, Northern and Indigenous communities, this is really not going to happen. Until charging stations are as ubiquitous across Canada as gas stations are, it really will not be seen.

Could you comment on that? How much of this \$96 million is earmarked for charging stations and that supporting infrastructure specifically? My concern here too is that we might be exacerbating the urban/rural divide that exists. We've seen demonstrations certainly in this city on that subject. Where are these stations going to go, and what is the plan for more remote areas of the country?

Ms. Carruthers: Thank you very much for the question. I'm going to turn it to my colleague, Sébastien Labelle, who has some information that you're requesting.

Mr. Labelle: Thank you very much, Senator Boehm. I'm happy to take the question. The Zero Emission Vehicle Infrastructure Program — and you see the \$100 million in this particular exercise, the great majority of which is going directly to two recipients. We've got a split of \$96 million for contributions and \$4.3 million to operate the program.

When it comes to urban and rural, we run a competitive process. We launched the last one for the existing funding just this week to see where the opportunities are and where the

Mme Carruthers : Merci d'avoir posé la question. Vous avez raison. Il n'y a aucun financement prévu par Ressources naturelles Canada pour régler ce problème. La situation devrait en fait être corrigée par le ministère des Services aux Autochtones. Vous pourrez trouver de l'information à ce sujet dans leur plan ministériel.

La sénatrice Pate : J'aurais une question supplémentaire s'il reste du temps.

Le président : Ce sera pour le deuxième tour, sénatrice Pate.

Le sénateur Boehm : Ma première question s'adresse à Ressources naturelles Canada.

Madame Carruthers, je suis heureux de vous revoir. Vous avez mentionné qu'il y aurait 50 000 nouvelles bornes de recharge. Je présume que cela proviendra des 96 millions de dollars prévus au budget des dépenses pour les contributions à l'appui de l'infrastructure destinée aux véhicules zéro émission.

Les membres actuels de ce comité et les anciens membres, et ceux de la législature précédente, se sont dits très préoccupés de l'absence au Canada d'une infrastructure qui permettrait aux Canadiens de se procurer, disons, un véhicule électrique, même dans les régions rurales. Des collègues ont indiqué que, dans des petits centres ruraux et éloignés, comme les collectivités nordiques et autochtones, cela ne va pas vraiment se produire. Tant et aussi longtemps que les bornes de recharge ne seront pas aussi répandues que les stations-service au Canada, on ne verra pas vraiment cela.

Pouvez-vous formuler des commentaires à ce sujet? Sur les 96 millions de dollars, quel montant est précisément réservé aux bornes de recharge et à cette infrastructure de soutien? Je suis également préoccupé par le fait que nous sommes peut-être en train de creuser davantage le fossé qui existe entre les centres urbains et les régions rurales. Nous avons certainement été témoins dans notre ville de manifestations à ce sujet. Où ces bornes se trouveront-elles, et qu'est-il prévu pour les régions plus éloignées du pays?

Mme Carruthers : Merci beaucoup d'avoir posé la question. Je vais m'en remettre à mon collègue, Sébastien Labelle, qui a certaines des informations que vous demandez à obtenir.

M. Labelle : Merci beaucoup, sénateur Boehm. Il me fait plaisir de répondre à la question. Pour ce qui est du Programme d'infrastructure pour les véhicules à émission zéro, la plus grande partie des 100 millions de dollars que vous voyez dans cet exercice en particulier vont directement à deux bénéficiaires. Nous avons droit à 96 millions de dollars pour les contributions et à 4,3 millions de dollars pour administrer le programme.

Pour ce qui est des centres urbains et des régions rurales, nous lançons un processus concurrentiel. Nous avons lancé le dernier processus pour le financement existant, pas plus tard que cette

demand is. In terms of the specific rural and urban, we will have to get back to you with a written response on that. We can certainly do that.

I also want to answer the second part of your question, what's next. The Emissions Reduction Plan allocated \$400 million for NRCan to continue that funding and another \$500 million to the Canada Infrastructure Bank to also get into the space and look at alternative delivery mechanisms to deliver that. We're working very closely with the CIB, so that \$900 million is what is next in terms of recent announcements. On the urban/rural, I will have to get back to you.

Senator Boehm: Thank you, Mr. Labelle. Thanks to your cat as well for brightening up our morning.

My next question, if I may, chair, would be for Mr. Harris and it follows on the question made by my colleague Senator Dagenais. This is with respect to mental health supports for veterans. This is Mental Health Week, after all. We want to draw more attention to the needs for mental health supports.

Here in Ottawa, we've seen various demonstrations that have involved veterans, those concerned about their freedoms and those who were anti-protestors actually protesting against those who were expressing their concerns. I'm wondering whether during all of this you have seen any increase in requests from veterans for mental health supports and their families who might have been having a hard time recently as part of these events? How much money is being requested in these estimates and is specifically earmarked for mental health supports for veterans in general?

Mr. Harris: Thanks again. We've been reaching out regularly to our veteran clientele and more broadly to the veteran population over the course of the pandemic, and then all the way through the events as you've noted just recently, to see whether they've been impacted by changes in Afghanistan, impacted by news and events in places like Ukraine as well.

We've seen a general increase in the number of people seeking mental health support over the course of the last number of years as new initiatives have come forward both from Veterans Affairs to support mental health issues, but also just the recognition in the general population about the importance of addressing mental health as quickly and early as possible. I noted the mental health benefit that has come into effect as of April 1, which means on applications for disability benefits, we are granting

semaine, pour avoir une idée des possibilités et de la demande. Quant aux centres urbains et aux régions urbaines, nous allons devoir vous revenir avec une réponse écrite à ce sujet. Nous pouvons certainement le faire.

Je veux également répondre à la deuxième partie de votre question, au sujet des prochaines étapes. Le Plan de réduction des émissions a alloué 400 millions de dollars à NRCan pour poursuivre ce financement ainsi que 500 millions de dollars à la Banque de l'infrastructure du Canada pour travailler sur la question et étudier d'autres mécanismes permettant d'atteindre ce but. Nous travaillons en étroite collaboration avec la BIC, de sorte qu'il est question des 900 millions de dollars qui viennent d'être annoncés. Je vais devoir vous revenir sur la question des centres urbains et des régions rurales.

Le sénateur Boehm : Merci, monsieur Labelle. Merci aussi à votre chat d'avoir égayé notre matinée.

Ma prochaine question, si vous me le permettez, monsieur le président, s'adresserait à M. Harris et elle fait suite à la question posée par mon collègue, le sénateur Dagenais. Elle concerne les services de soutien en santé mentale destinés aux anciens combattants. C'est la Semaine de la santé mentale, après tout. Nous souhaitons attirer davantage l'attention sur les besoins en services de soutien en santé mentale.

Ici, à Ottawa, nous avons assisté à diverses manifestations qui rassemblaient des anciens combattants, des personnes préoccupées par leurs libertés et des contre-manifestants venus protester contre ceux qui exprimaient leurs préoccupations. Je me demande si, durant tout ce temps-là, vous avez observé une augmentation des demandes présentées par d'anciens combattants pour des services de soutien en santé mentale ou par leurs familles qui auraient récemment connu des difficultés en raison de ces événements? Quelle somme est demandée dans le budget des dépenses et est destinée plus particulièrement aux services de soutien en santé mentale pour les anciens combattants en général?

M. Harris : Merci encore. Nous nous sommes entretenus régulièrement avec notre clientèle d'anciens combattants et, de manière plus générale, avec la population d'anciens combattants au cours de la pandémie, puis tout au long des événements, comme vous l'avez mentionné récemment, afin de voir s'ils ont été touchés par les changements survenus en Afghanistan, par les actualités et les événements survenus dans des pays comme l'Ukraine, ainsi que par d'autres facteurs.

Nous avons observé une augmentation générale du nombre de personnes qui cherchent à obtenir du soutien en santé mentale au cours des dernières années, en raison des nouvelles initiatives mises en place par Anciens Combattants visant à soutenir les questions de santé mentale, mais aussi parce que la population en général reconnaît l'importance de traiter les troubles de santé mentale le plus rapidement et le plus tôt possible. J'ai parlé des avantages pour la santé mentale, initiative qui est entrée en

immediate entitlement to treatment for mental health challenges or illnesses that a veteran may suffer. They can go and get treatment immediately while they may be waiting for a decision to be made.

We've not seen a specific increase in the last little while as a result of the events in Ottawa and perhaps elsewhere, but we are checking in regularly with our veteran clientele to make sure that they have access to the things that they need to ensure that they're being treated effectively.

We also operate operational stress clinics across the country that we fund through provincial associations, as they're responsible for health, and we have 11 OSI clinics across the country and a number of satellites that allow veterans to be able to get access to mental health supports and treatments on that.

With respect to specific spending on mental health, I would ask my Chief Financial Officer colleague Sara Lantz if she has that figure; if not, we can get that for you as a follow-up.

Ms. Lantz: I can add that we previously had a similar question from the Senate. Attributed to our mental health spending from our operating budget was approximately \$84 million earmarked for mental health programs in 2019-20. Since then, as my colleague mentioned, we do have the new mental health benefit for those applying for disability benefits. Since 2019, we have continued to implement our Centre of Excellence on Post-Traumatic Stress Disorder and Related Mental Health Conditions. I can safely say we've earmarked approximately \$90 million annually for mental health services and supports for our veterans and their families.

Senator Boehm: Thank you. Second round, please.

Senator Duncan: Thank you very much to the witnesses that are appearing. I would like to address my first question to NRCan and I'd like to address the item of the cleanup of the Gunnar uranium mining facility. I note there was not expenditures in 2021, limited expenditures in 2021-22 in the estimates and we have a substantial increase in the Main Estimates for 2022-23. I believe that is likely due to COVID that the funding was not spent previously.

My point is that elsewhere in Budget 2022-23 Indigenous Services and Crown-Indigenous Relations, both of them have funding for the cleanup of contaminated sites. In the Yukon, the cleanup of the Faro Mine site, there's been a substantial amount

vigueur le 1^{er} avril, ce qui veut dire qu'en ce qui concerne les demandes de prestations d'invalidité, nous accordons un droit immédiat au traitement des problèmes de santé mentale ou des maladies dont un ancien combattant peut souffrir. Les anciens combattants peuvent aller se faire soigner immédiatement en attendant la prise d'une décision.

Nous n'avons pas vu d'augmentation particulière ces derniers temps en raison des événements d'Ottawa et peut-être d'ailleurs, mais nous vérifions régulièrement auprès de notre clientèle d'anciens combattants s'ils ont bien accès à ce dont ils ont besoin pour être traités efficacement.

Nous gérons en outre des cliniques de stress opérationnel dans tout le pays, qui sont financées par les associations provinciales, puisque celles-ci sont responsables de la santé. Nous avons 11 cliniques BSO dans tout le pays et un certain nombre de satellites qui permettent aux anciens combattants d'avoir accès à des services de soutien et de traitement en santé mentale.

Pour ce qui est des dépenses précises en santé mentale, je demanderais à ma collègue, la dirigeante principale des finances, Sara Lantz, si elle a ce chiffre, sinon, nous pourrions vous le fournir plus tard.

Mme Lantz : Je peux ajouter que le Sénat nous a déjà posé une question similaire. Les dépenses en santé mentale dans notre budget opérationnel étaient d'environ 84 millions de dollars consacrés aux programmes de santé mentale en 2019-2020. Depuis, comme mon collègue l'a mentionné, nous avons effectivement la nouvelle initiative Avantages pour la santé mentale, destinée aux personnes qui demandent des prestations d'invalidité. Depuis 2019, nous avons poursuivi la mise en œuvre de notre centre d'excellence sur les troubles de stress post-traumatique et les problèmes de santé mentale connexes. Je peux dire que nous avons réservé environ 90 millions de dollars par année avec certitude pour les services et le soutien en santé mentale destiné à nos anciens combattants et à leur famille.

Le sénateur Boehm : Je vous remercie. Le deuxième tour, s'il vous plaît.

La sénatrice Duncan : Merci beaucoup aux témoins qui comparaissent. J'aimerais adresser ma première question à NRCan et j'aimerais aborder la question de la décontamination de l'installation minière d'uranium de Gunnar. Je constate qu'il n'y a pas eu de dépenses en 2021, que les dépenses ont été limitées en 2021-2022 dans le budget des dépenses, et nous avons eu une augmentation importante dans le Budget principal des dépenses de 2022-2023. Je crois que c'est probablement en raison de la COVID que le financement n'a pas été dépensé avant.

Je veux dire qu'ailleurs dans le budget de 2022-2023, Services aux Autochtones et Relations Couronne-Autochtones, prévoient tous deux des fonds pour la décontamination des sites. Au Yukon, le nettoyage du site de la mine Faro a été effectué en

of cleanup to date, and there has also been a very clear and tangible effort to provide employment and to work closely with the First Nation in the area, the Ross River Dena Council.

Could the department explain if there is any sort of effort or opportunity for Indigenous individuals and businesses in Saskatchewan to work on the Gunnar mine site, Gunnar uranium mining cleanup facility? Is there any effort to work with Indigenous people in Saskatchewan on that cleanup?

Ms. Carruthers: Thank you, senator. Maybe before I hand it over to my colleague Mollie Johnson, I'll mention the funding that you do see in these Main Estimates has actually been reprofiled or carried forward every year since 2008-09. So there's no new funding allocated from the fiscal framework. Mollie, would you like to go ahead and maybe answer the specific question from the senator?

Ms. Johnson: Senator, I will get back to you on the proposed engagement opportunities for Indigenous people, but what you're seeing in terms of the carry-forward is a reflection of an allocation of funding, but there's ongoing legal engagement with the province. So that money is being carried forward until we're able to come to a resolution of that point.

Completely agree with you in terms of opportunities for the cleanup, and particularly the opportunities for Indigenous peoples to be engaged in those processes. In this particular case, there is a legal piece outstanding and we're going to need to tackle that. I am happy to provide some additional information for you.

Senator Duncan: Thank you for that. I'm also curious if there is an all-of-government, all-of-Canada approach to these contaminated sites cleanup, if there is a working group on best practices that involves NRCan as well as the Indigenous relations and CIRNAC. Perhaps I could have that answer in writing.

My final question is for NRC. There's a substantial listing of grants and a substantial listing of contributions. Grants may be application based. Similar to Senator Boehm's question regarding an all-of-Canada approach and whether or not electrification is a rural and urban divide, could we have in writing an overlay for Canada of where all this money is going in each specific area in terms of contributions for, let's say, support-critical minerals? Could we have from the department in writing — by May 10, as the chair suggested — an overview of where that money is being spent in the country?

grande partie à ce jour, et il y a aussi eu un effort très clair et concret pour fournir de l'emploi et travailler en étroite collaboration avec la Première Nation de la région, à savoir le Conseil Dena de Ross River.

Le ministère pourrait-il expliquer si des efforts ont été déployés ou si des occasions s'offrent pour les particuliers et les entreprises autochtones de la Saskatchewan de travailler sur le site de la mine Gunnar, l'installation de la mine d'uranium de Gunnar? S'efforce-t-on de travailler avec les Autochtones de la Saskatchewan à cette décontamination?

Mme Carruthers : Merci, madame la sénatrice. Avant de céder la parole à ma collègue Mollie Johnson, j'aimerais peut-être mentionner que le financement que vous voyez dans le Budget principal des dépenses a en réalité été reporté ou réaffecté chaque année depuis 2008-2009. Il n'y a donc pas de nouveaux fonds alloués par le cadre financier. Madame Johnson, aimeriez-vous répondre à la question précise de madame la sénatrice?

Mme Johnson : Madame la sénatrice, je vous reviendrai sur les possibilités de collaboration proposées avec les Autochtones, mais le report de fonds est le reflet d'une allocation de fonds, et il y a un engagement juridique continu avec la province. Ces fonds sont donc reportés jusqu'à ce que nous soyons en mesure de régler cette question.

Je suis entièrement d'accord avec vous concernant les possibilités de décontamination, et en particulier les occasions pour les peuples autochtones de participer à ces processus. Dans ce cas particulier, il y a un aspect juridique en suspens, et nous allons devoir nous y attaquer. Je serais heureuse de vous fournir des renseignements supplémentaires.

La sénatrice Duncan : Je vous en remercie. Je suis également curieuse de savoir s'il existe une approche pangouvernementale et pancanadienne pour la décontamination de ces sites, s'il existe un groupe de travail sur les pratiques exemplaires auquel participent NRCan, Relations avec les Autochtones et RCAANC. Peut-être pourrais-je avoir cette réponse par écrit.

Ma dernière question s'adresse au CNRC. Il y a une liste importante de subventions et de contributions. Les subventions peuvent être fondées sur des demandes. Dans la même veine que la question du sénateur Boehm concernant une approche pancanadienne et la question de savoir si l'électrification crée un fossé entre les régions rurales et urbaines, pourrions-nous avoir par écrit un aperçu pour le Canada de l'utilisation de tout cet argent dans chaque région spécifique au chapitre des contributions affectées, disons aux minéraux critiques? Le ministère pourrait-il nous fournir par écrit — d'ici le 10 mai, comme l'a suggéré le président — un aperçu de la manière dont cet argent est dépensé dans le pays?

Ms. Johnson: Perhaps on the other projects, like the Smart Renewables and Electrification Pathways Program and the Smart Grid Program, and when we're talking about off-diesel projects, which is our Clean Energy for Rural and Remote Communities Program, you'll see a fairly extensive breakdown across the country and in different jurisdictions. A number of those are focused on supporting communities that don't have access or grid connectivity. I'd be happy to provide that breakdown to you.

For the rural, urban and Indigenous communities, we're finding that, in particular, the breakdowns we're getting for some of our electrification programs are very much incentivizing Indigenous people's participation at a much higher threshold than we had initially thought. I'd be pleased to share that with you. I think you'll see quite positive results owing to the work that's been happening.

Senator Duncan: Thank you.

If I could address VIA Rail for a moment, the Main Estimates say that "VIA Rail also provides passenger rail transportation to regional and remote communities, some without alternative year-round transportation access."

I note that in 2019, Destination Canada began a tourism marketing campaign that would help Canadians to discover lesser-known areas, hidden national gems and new experiences across the country.

Could VIA Rail please provide in writing an indication of how they participate with Destination Canada in building Canada's tourism economy, particularly in the more rural and remote areas of the country?

Ms. Cardin: I will do so.

[Translation]

Senator Moncion: I would like to put my question to Natural Resources Canada.

Once again, you're talking about retrofitting projects. These projects have been in place for years and the value is still the same: \$5,000. The programs have not changed in years.

Today, if we take the example of a house, if you want to change your heating system and not use natural gas or oil heating any longer, you have to get a heat pump. The cost of a heat pump is far more than what an ordinary furnace costs. When you look at the \$5,000, it is certainly not enough to encourage people to choose another heating source, for example. That is one point.

Mme Johnson : Peut-être que pour les autres projets, comme le Programme des énergies renouvelables intelligentes et de trajectoires d'électrification et le Programme des réseaux intelligents, et lorsque nous parlons de projets pour réduire la dépendance au diesel, qui est notre programme Énergie propre pour les collectivités rurales et éloignées, vous verrez une ventilation assez étendue à l'échelle du pays et dans les différentes administrations. Un certain nombre de ces projets sont axés sur le soutien des collectivités qui n'ont pas accès au réseau ou qui ne sont pas connectées. Je me ferai un plaisir de vous fournir cette ventilation.

Pour les collectivités rurales, urbaines et autochtones, nous constatons que, en particulier, les ventilations obtenues pour certains de nos programmes d'électrification encouragent la participation des Autochtones à un seuil beaucoup plus élevé que ce que nous avions initialement prévu. Je serais ravie de vous communiquer ces données. Je pense que vous verrez des résultats très positifs du travail qui a été réalisé.

La sénatrice Duncan : Je vous remercie.

Si je peux parler un instant de VIA Rail, le Budget principal des dépenses dit que « VIA Rail offre également un service de transport ferroviaire voyageur dans les régions et les localités éloignées, dont certaines ne disposant d'aucun autre moyen de transport à l'année. »

Je relève qu'en 2019, Destination Canada a lancé une campagne de marketing touristique qui aiderait les Canadiens à découvrir des régions moins connues, des bijoux nationaux cachés et de nouvelles expériences partout au pays.

VIA Rail pourrait-elle expliquer par écrit comment elle participe avec Destination Canada au renforcement de l'économie touristique du Canada, en particulier dans les régions rurales et éloignées du pays?

Mme Cardin : Je le ferai.

[Français]

La sénatrice Moncion : J'aimerais poser ma question à Ressources naturelles Canada.

Vous parlez, encore une fois, des programmes de retrofit. Ces programmes sont en place depuis des années et les sommes sont toujours les mêmes : 5 000 \$. Les programmes n'ont pas changé depuis des années.

Aujourd'hui, si on prend l'exemple d'une maison, si on veut transformer notre système de chauffage et ne plus utiliser un système de chauffage de gaz naturel ou de pétrole, il faut aller vers la thermopompe. Le coût d'une thermopompe est loin d'être celui d'une fournaise ordinaire. Quand on regarde la somme de 5 000 \$, ce n'est sûrement pas suffisant pour inciter les gens à choisir une autre source de chauffage, par exemple. C'est l'un des éléments.

The other point relating to the \$5,000 figure is that we're still talking about the energy efficiency of houses and not looking at the other extremely polluting little machines. We're not urging people to change their habits. I'm talking about gas leaf blowers and gas lawn mowers, which are very polluting.

Could the department take a look at expanding and modernizing the programs offered for retrofitting?

[English]

Ms. Carruthers: Thank you very much for the question. In terms of whether the department should start to think about different ways in which to administer the program, I can mention that Budget 2022 allocated an additional \$200 million to accelerate the pace of deep retrofits in Canada. This would include a focus on low-income and affordable housing. I would ask if my colleague Drew Leyburne would like to add some information to your question.

Drew Leyburne, Assistant Deputy Minister, Energy Technology Sector, Natural Resources Canada: Thank you for the question. With regard to the retrofits program, you are right that many retrofits will cost more than \$5,000. But when we designed the program, we wanted to ensure we were getting the right balance of scope across the country so that up to 700,000 homeowners could use the program.

In addition to the grant amount of \$5,000, there are many other incentives for people to think about shifting to heat pumps. In Atlantic Canada, for example, if you are paying for heating oil, the payback period for a heat pump, regardless of what kind of subsidy or grant you get from the government, is very attractive. We're trying to find the right balance. We evaluate the scope of the program on an annual basis to make sure we're including the right kinds of equipment that can be used within the program.

On the broader question about other types of equipment or energy-using devices, Natural Resources Canada is also responsible for an ever-improving process of developing equipment standards for energy efficiency. We routinely bring forward regulations that have the effect of eliminating the least efficient pieces of equipment across the Canadian economy.

For the specific equipment you mentioned, leaf blowers, I'm not sure whether that would be under the scope of the Energy Efficiency Act to be managed.

Senator Moncion: No, it's not.

L'autre élément lié à la somme de 5 000 \$, c'est qu'on reste dans l'efficacité énergétique des maisons et qu'on ne regarde pas les autres petits appareils extrêmement pollués. On n'invite pas les gens à changer leurs habitudes. Je parle des souffleuses à essence et des tondeuses à essence, qui sont très polluantes.

Est-ce que le ministère pourrait se pencher sur un élargissement et une modernisation des programmes offerts du côté du rétrofit?

[Traduction]

Mme Carruthers : Je vous remercie beaucoup de cette question. Quant à savoir si le ministère devrait commencer à réfléchir à différentes manières d'administrer le programme, je peux mentionner que le budget de 2022 a alloué 200 millions de dollars supplémentaires en vue d'accélérer le rythme des rénovations importantes au Canada. Il faudrait notamment mettre l'accent sur les logements à faible revenu et abordables. Je demanderais à mon collègue Drew Leyburne d'ajouter quelques renseignements à votre question.

Drew Leyburne, sous-ministre adjoint, Secteur des technologies énergétiques, Ressources naturelles Canada : Merci de votre question. En ce qui concerne le programme de rénovations, il est vrai que de nombreuses rénovations coûteront plus de 5 000 \$. Cependant, lorsque nous avons conçu le programme, nous voulions nous assurer que nous obtenions le bon équilibre au chapitre de la portée dans tout le pays afin que jusqu'à 700 000 propriétaires puissent bénéficier du programme.

En plus de la subvention de 5 000 \$, il existe de nombreux autres incitatifs pour encourager les gens à opter pour les thermopompes. Dans les provinces de l'Atlantique par exemple, si vous payez votre huile de chauffage, la période de récupération pour une thermopompe, peu importe le type de subvention ou d'aide gouvernementale, est très intéressante. Nous tentons de trouver le bon équilibre. Nous évaluons la portée du programme annuellement pour nous assurer que nous incluons les bons types d'équipements qui peuvent être utilisés dans le cadre du programme.

Pour ce qui est de la question plus générale des autres types d'équipements ou de dispositifs consommateurs d'énergie, Ressources naturelles Canada est également responsable de l'amélioration constante du processus d'élaboration des normes d'efficacité énergétique des équipements. Nous présentons régulièrement des règlements qui ont pour effet d'éliminer les équipements les moins efficaces de l'économie canadienne.

Quant à l'équipement spécifique que vous avez mentionné, les souffleurs de feuilles, je ne suis pas sûr qu'ils relèvent de la portée de la Loi sur l'efficacité énergétique, qui doit être gérée.

La sénatrice Moncion : Non, ce n'est pas le cas.

Mr. Leyburne: It's a fair question. Certainly for equipment within houses, we have an active routine of eliminating the least efficient products.

Senator Moncion: It becomes a conscious decision that is made by the owner. I'm sure you're aware of this. We always look at the larger polluters, but we're not looking at the mass polluters. Anyone who owns a gas lawnmower is a large polluter, if you put all the gas lawnmower owners together.

We've always focused on the larger groups, but I think there's an argument that can be made for all Canadians. Because the amounts and the retrofits are the same year over year, it's a preoccupation that I have.

[Translation]

Second, regarding charging stations, we're talking about adding 50,000 all over Canada. I have been driving the Ottawa-North Bay-Sudbury corridor for 25 years. In that corridor, Tesla has installed lovely machines that can be used only by Teslas, and it's hard to find charging stations for ordinary vehicles. You plug in your Tesla, and 20 minutes later, it's done, but nobody else can use those charging stations. Tesla also has a loyalty program with Canadian Tire.

What kind of initiatives are you going to propose for getting higher capacity charging stations that are more accessible, over a larger area, particularly in regions where people have to travel long distances or populations are far apart? My question is along the same line as Senator Boehm's.

[English]

Ms. Carruthers: Thank you very much for the question. Before I hand it over to my colleague Sébastien Labelle to respond to your specific question, I'll note that as of March 31, 2022, NRCan had approved projects that, if successfully completed, will result in the installation of more than 2,500 new charging stations and 19 hydrogen stations.

Sébastien, I'm wondering if you can add some details.

[Translation]

Mr. Labelle: Thank you for that question.

That is exactly the question we ask ourselves when we work on imagining the design of the program. I mentioned \$900 million that has just been allocated. We can ask ourselves what the role of the federal government is and what the role of the private sector is. How can the two interests be aligned? For

M. Leyburne : Cette question est pertinente. Pour ce qui est des équipements dans les maisons, nous avons une approche active visant à éliminer les produits les moins efficaces.

La sénatrice Moncion : Cela devient une décision consciente prise par le propriétaire. Je suis sûre que vous le savez. Nous nous intéressons toujours aux grands pollueurs, mais nous ne nous penchons pas sur les pollueurs de masse. Toute personne qui possède une tondeuse à gazon à essence est un gros pollueur, si vous mettez tous les propriétaires de tondeuse à gazon à essence ensemble.

Nous nous sommes toujours concentrés sur les groupes les plus importants, mais je pense qu'il y a un argument qui peut être avancé pour tous les Canadiens. Étant donné que les montants et les rénovations sont les mêmes d'une année à l'autre, il s'agit d'une préoccupation pour moi.

[Français]

Deuxièmement, en ce qui concerne les stations de recharge, on parle d'en ajouter 50 000 un peu partout au Canada. Je fais le corridor Ottawa-North Bay-Sudbury depuis 25 ans. Dans ce corridor, Tesla a installé de belles machines qui ne peuvent être utilisées que par des Tesla, et on a de la difficulté à trouver des stations de recharge pour les véhicules ordinaires. On branche notre voiture Tesla et, 20 minutes après, c'est fini, mais personne d'autre ne peut utiliser ces stations de recharge. Tesla a aussi un programme de fidélisation avec Canadian Tire.

Quel genre d'initiatives allez-vous proposer pour avoir des stations de recharge plus performantes et accessibles sur un plus grand territoire, surtout dans les régions où les distances à parcourir sont grandes et où les populations sont éloignées? Ma question est dans la même veine que celle du sénateur Boehm.

[Traduction]

Mme Carruthers : Merci beaucoup de cette question. Avant de céder la parole à mon collègue Sébastien Labelle pour qu'il réponde à votre question précise, je tiens à souligner qu'en date du 31 mars 2022, RNCan avait approuvé des projets qui, s'ils sont réalisés avec succès, entraîneront l'installation de plus de 2 500 nouvelles bornes de recharge et de 19 stations d'hydrogène.

Monsieur Labelle, j'aimerais savoir si vous pouvez ajouter quelques détails.

[Français]

M. Labelle : Merci beaucoup pour cette question.

C'est exactement la question que l'on se pose lorsqu'on se met à imaginer le design du programme. J'ai parlé de 900 millions de dollars qui viennent d'être attribués. On se demande quel est le rôle du gouvernement fédéral et quel est le rôle du secteur privé. Comment peut-on mieux arrimer les deux intérêts? Pour les

Tesla customers, it's fantastic, but if you don't have a Tesla, what do you do? That is exactly what we are thinking about. For the \$900 million, these are the fundamental questions we are thinking about now.

I don't have an exact answer for the future, but until future announcements are made and until the program with the Canada Infrastructure Bank is launched... The Infrastructure Bank will certainly bring a valuable perspective, given its experience with the private sector.

We know that charging stations are getting more profitable. We hold a lot of discussions with the Bank of Canada to get a better understanding of how to benefit from them. That is a very good question and we are working on it.

Senator Moncion: If I can give you an example: In Deep River, if you stop at Canadian Tire, there are five Tesla stations; if you stop at Tim Hortons, which is less than 30 metres away, you have only two. There is one that is super efficient, but not the other. How is it different about Tesla's way of thinking, from the ones who install two stations at Tim Hortons, and five at Canadian Tire? It's sometimes a very narrow way of thinking.

The Chair: I'd like to tell you that last October, I bought a good EGO leaf blower.

[English]

It works very well, the EGO snow blower. It is a two-phase operation. Plus, I was surprised that the two batteries will last at least two and a half hours. I also have an Oregon chainsaw, which is battery.

Senator Moncion: We have to publicize it.

The Chair: But with the indulgence of the senators, please, I have a question for Veterans Affairs.

[Translation]

The question is about the Juno Beach Centre.

[English]

The vote that is being looked at is half a million dollars.

But I want to bring it back, and I will also use some comments by Minister MacAulay.

[Translation]

Canadians are very worried, sensitive and concerned about the Juno Beach Centre, which is a private museum in Normandy owned by the Juno Beach Centre Association, a Canadian not-for-profit organization that manages it.

clients de Tesla, c'est fantastique, mais si on n'a pas une Tesla, qu'est-ce qu'on fait? C'est exactement là-dessus que l'on se penche. Pour les 900 millions de dollars, ce sont les questions fondamentales sur lesquelles on réfléchit maintenant.

Je n'ai pas une réponse exacte pour l'avenir, mais d'ici à ce qu'on fasse de futures annonces et d'ici à ce que le programme avec la Banque de l'infrastructure du Canada soit lancé... La banque de l'infrastructure amènera sûrement une perspective intéressante, étant donné son expérience avec le privé.

On sait que les stations de recharge sont de plus en plus rentables. On a beaucoup de discussions avec la Banque du Canada pour mieux comprendre comment en tirer profit. C'est une question très pertinente et on y travaille.

La sénatrice Moncion : Si je peux vous donner un exemple : à Deep River, si vous arrêtez chez Canadian Tire, il y a cinq stations Tesla; si vous arrêtez chez Tim Hortons, qui est à moins de 30 mètres, et vous n'en avez que deux. Il y en a un qui est super efficace, mais pas l'autre. En quoi Tesla a-t-elle une façon de penser différente de ceux qui installent deux stations chez Tim Hortons et cinq chez Canadian Tire? C'est une façon de penser qui est parfois très limitative.

Le président : J'aimerais vous dire qu'en octobre dernier, je me suis acheté une bonne souffleuse de la marque EGO.

[Traduction]

La souffleuse à neige EGO fonctionne très bien. Elle est dotée d'un moteur à deux phases. De plus, j'ai été surpris que les deux batteries durent au moins deux heures et demie. J'ai aussi une tronçonneuse Oregon, qui fonctionne à piles.

La sénatrice Moncion : Nous devons le faire savoir.

Le président : Mais je demande l'indulgence des sénatrices et sénateurs, s'il vous plaît; j'ai une question pour le ministère des Anciens Combattants.

[Français]

Cette question concerne le Centre Juno Beach.

[Traduction]

Le budget envisagé est d'un demi-million de dollars.

Mais je veux revenir sur ce sujet, et j'utiliserais en outre certains commentaires du ministre MacAulay.

[Français]

Les Canadiens et les Canadiennes sont très inquiets, sensibles et concernés par la question du Centre Juno Beach, qui est un musée privé situé en Normandie appartenant à l'Association du Centre Juno Beach, un organisme canadien à but non lucratif qui en assure l'administration.

In the Government of Canada's 2021 to 2025 strategic plan, the JBCA receives a \$500,000 grant to manage and administer it.

[English]

I also agree with Minister MacAulay when he says that the Government of Canada is committed to ensuring that the outstanding contributions of our veterans and the fallen are never forgotten. D-Day and the Battle of Normandy are considered some of Canada's most important military engagements of the Second World War. I have had the honour and pleasure in my other life to visit it.

There is no question of the immense historical significance of D-Day landing sites and certainly of Juno Beach, the 10-kilometre stretch of shore along the Normandy coast where the Canadians landed on June 6, 1944, where so many Canadians made the ultimate sacrifice in the defence of France.

I have two questions in respect to the vote that is being requested.

[Translation]

What options are available to the federal government, given that the museum is in jeopardy because of the intention to propose building two apartment buildings on a very historic site that means a lot to Canadians and affected the whole world in the Second World War?

What options are available to the federal government to resolve this dispute and make sure that the memory of Canadians is honoured?

Does the government plan to request more money to support the Juno Beach Centre if the museum's activities are disrupted by the construction work?

Could the representatives of Veterans Canada inform the committee about this situation, one that Canadians are worried about? Over the last two months, I had the opportunity to speak with Atlantic veterans, and everybody is worried.

Mr. Harris: I'm going to ask my colleague Amy Meunier, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy and Commemoration, to answer your question.

[English]

Amy Meunier, Assistant Deputy Minister, Strategic Policy and Commemoration, Veterans Affairs Canada: Thank you very much for the opportunity to speak on this issue. I just recently returned from visiting the Juno Beach Centre with the minister. As you mentioned, senator, Canada and France have a

Dans le plan stratégique de 2021 à 2025 du gouvernement du Canada, l'ACJB reçoit une subvention de 500 000 \$ pour la gestion et l'administration.

[Traduction]

Je suis également d'accord avec le ministre MacAulay lorsqu'il dit que le gouvernement du Canada est engagé à faire en sorte que les contributions remarquables de nos anciens combattants et de ceux qui sont morts au combat ne soient jamais oubliées. Le jour J et la bataille de Normandie sont considérés comme l'un des engagements militaires les plus importants de la Seconde Guerre mondiale. J'ai eu l'honneur et le plaisir de me rendre à cet endroit, dans mon autre vie.

Il ne fait aucun doute que les sites de débarquement du jour J revêtent une importance historique majeure, et certainement Juno Beach, la portion de 10 kilomètres de la côte normande où les Canadiens ont débarqué le 6 juin 1944 et où tant de Canadiens ont fait le sacrifice ultime pour défendre la France.

J'ai deux questions concernant le crédit qui est demandé.

[Français]

Quelles options s'offrent au gouvernement fédéral, étant donné que le musée est remis en question, car on a l'intention de proposer de construire deux immeubles d'appartements sur un site très historique, qui compte beaucoup pour les Canadiens et Canadiennes et qui a touché tout le monde lors de la Seconde Guerre mondiale?

Quelles options s'offrent au gouvernement fédéral pour résoudre ce litige et s'assurer d'honorer la mémoire des Canadiens et des Canadiennes?

Le gouvernement compte-t-il demander plus d'argent pour soutenir le Centre Juno Beach si les activités du musée sont perturbées par des travaux de construction?

Les représentants d'Anciens Combattants Canada pourraient-ils informer le comité de cette situation, qui est très inquiétante pour les Canadiens et les Canadiennes? Au cours des deux derniers mois, j'ai eu l'occasion de parler avec des vétérans de l'Atlantique, et tout le monde est inquiet.

M. Harris : Je vais demander à ma collègue Amy Meunier, sous-ministre adjointe, Politiques stratégiques et Commémoration, de répondre à votre question.

[Traduction]

Amy Meunier, sous-ministre adjointe, Politiques stratégiques et Commémoration, anciens Combattants Canada : Je vous remercie beaucoup de me donner l'occasion de me prononcer sur cette question. Je reviens tout juste d'une visite du Centre Juno Beach avec le ministre. Comme vous

long history of recognizing and commemorating the contribution of Canadian soldiers over the last 100 years. As you noted, we're certainly well aware of the proposed condominium development adjacent to the Juno Beach Centre. Currently, this is a private dispute between the Juno Beach Centre and a real estate developer. It is before the courts currently. The Government of Canada has made clear and brought attention to this issue.

I mentioned that I was just at the Juno Beach Centre with the minister, who convened a meeting with key stakeholders involved, including the Juno Beach Centre Association, local mayors, Les amis du Centre Juno Beach and representatives from the Canadian embassy in Paris as well as Veterans Affairs Canada stakeholders. Minister MacAulay also had the opportunity to meet with the Minister Delegate for Remembrance and Veterans from France. Following that meeting, there have been subsequent meetings with key stakeholders. All parties feel a sense of urgency and importance towards finding a positive resolution.

It's important that we let the court process proceed. There is currently confidential mediation under way. The Government of Canada and the minister have been very clear that this is really important, and the Government of France has also indicated and shared a common sense of importance to preserve this area and work with all involved to ensure a positive outcome for those involved.

In terms of funding and supporting the Juno Beach Centre, we're very happy to be able to provide assistance to the Juno Beach Centre on an annual basis to assist with their operating costs. We do work with them on a regular basis to help determine what is a sufficient amount and what they require to ensure ongoing continuity of services that they provide to Canadians who are visiting, to local citizens and the many youth who attend the Juno Beach Centre.

The Chair: Thank you very much for your professionalism and also to the veterans.

Honourable senators, we will now move to the second round.

Senator Marshall: My question is for Natural Resources Canada.

Your budget this year is a substantial increase over last year. It was \$1.4 billion in 2020-21. Then it doubled to \$2.8 billion in the following year, which was last year. Now in these Main Estimates, you are requesting \$3.6 billion. There is a substantial amount of money there for incentives and subsidies, which I don't expect that the government will be able to afford to

l'avez mentionné, sénateur, le Canada et la France partagent une longue histoire de reconnaissance et de commémoration de la contribution des soldats canadiens au cours des 100 dernières années. Comme vous l'avez précisé, nous sommes certainement bien conscients de la proposition de la construction de condominiums à côté du Centre Juno Beach. Il s'agit actuellement d'un différend privé entre le Centre Juno Beach et un promoteur immobilier. Cette affaire est actuellement devant les tribunaux. Le gouvernement du Canada a été clair et a attiré l'attention sur cette question.

J'ai mentionné que j'étais justement au Centre Juno Beach avec le ministre, qui a convoqué une réunion avec les principaux intervenants concernés, notamment l'Association du Centre Juno Beach, les maires locaux, Les amis du Centre Juno Beach et des représentants de l'ambassade du Canada à Paris ainsi que des intervenants d'Anciens Combattants Canada. Le ministre MacAulay a également eu l'occasion de rencontrer le ministre délégué de la Mémoire et des anciens combattants de la France. À la suite de cette réunion, il y a eu des réunions subséquentes avec les principaux intervenants. Tous les intervenants éprouvent un sentiment d'urgence et d'importance à trouver une solution positive.

Il est important que nous laissions libre cours au processus judiciaire. Des séances de médiation confidentielles se tiennent actuellement. Le gouvernement du Canada et le ministre ont été très clairs : c'est très important, et le gouvernement de la France a aussi mentionné qu'il estime important de préserver cette région et de travailler en collaboration avec tous ceux qui sont touchés afin de garantir que tous les intéressés puissent en sortir gagnants.

En ce qui concerne le fait de financer et d'appuyer le Centre Juno Beach, nous sommes très heureux d'être en mesure d'aider le Centre Juno Beach, annuellement, à assumer ses coûts d'exploitation. Nous travaillons avec les responsables régulièrement afin de les aider à cerner ce qui correspond à un montant suffisant, et ce dont il a besoin pour continuer à offrir ses services aux Canadiens qui s'y rendent, aux citoyens locaux, ainsi qu'aux nombreux jeunes qui y séjournent.

Le président : Merci beaucoup de votre professionnalisme, et merci aussi aux anciens combattants.

Honorables sénateurs, nous allons maintenant passer à la deuxième série de questions.

La sénatrice Marshall : Ma question s'adresse à Ressources naturelles Canada.

Votre budget cette année fait état d'une augmentation importante par rapport à la dernière année. Il était de 1,4 milliard de dollars en 2020-2021. Puis il a doublé pour s'établir à 2,8 milliards de dollars l'année suivante, soit l'année passée. Maintenant, dans le cadre du présent Budget principal des dépenses, vous demandez 3,6 milliards de dollars. Il s'agit d'une

continue in the future, especially at the rate at which it has been accelerating.

What I am hearing now is that people are starting to be concerned about energy security. I think they are observing what's happening in Europe and the ongoing situation in Ukraine. Does the department do any work or are they looking forward, looking into the future and making sure that Canada is left in a position whereby we have energy security, or are we going to be surprised one of these days?

Right now, the price of gas is going up. Everything is escalating in cost. People are saying, "Okay, what do I do? Do I put gas in my car, do I heat my home or do I buy groceries?"

What are you doing in the area of energy security? Is it on your radar?

Ms. Carruthers: Thank you, senator. Yes, it is on our radar. I will ask my colleague Molly Johnson to provide you with an answer.

Ms. Johnson: Thank you very much.

It's a very complex question that you have asked but one that is certainly on our radar. As we think of energy and energy transformation, we have a number of things in mind. Front and centre for us are these questions: Is it affordable as we're looking forward through the transformation? Is our system reliable? Is our system clean? We want to make sure that "triangle" is always properly calibrated. If any part of that triangle gets too much out of whack, we know we are going in the wrong direction.

That is why we need to make sure as we are moving forward with regulatory measures, which is our colleagues at ECCC, and moving forward with pricing mechanisms, we need to make sure that the carrots and the sticks are all moving together to create the proper investment climate so that Canadians are able to continue to have access to reliable power.

That also gets to how quickly we move through the transformation to different sorts of energy and also to ensure that we have a reliable supply chain available to Canadians.

Senator Marshall: I have a quick follow-up question. Are there energy experts within the department; are there employee who are energy experts?

importante somme d'argent pour des incitations et des subventions que, selon moi, le gouvernement ne sera pas en mesure de maintenir dans l'avenir, particulièrement au rythme où vont les choses.

Ce que j'entends maintenant, c'est que les gens commencent à être préoccupés par la sécurité énergétique. Je pense qu'ils observent ce qui se passe en Europe, ainsi que ce qui se passe en Ukraine. Est-ce que le ministère prend des dispositions, ou cherche-t-il à avancer? Est-ce qu'il regarde vers l'avenir, pour s'assurer que le Canada se retrouve dans une position qui lui permettra de parvenir à la sécurité énergétique, ou allons-nous être surpris un de ces jours?

Actuellement, le prix du pétrole monte. Tout augmente. Les gens disent : « D'accord, qu'est-ce que je fais? Est-ce que je mets de l'essence dans mon véhicule, est-ce que je chauffe ma maison ou est-ce que je vais faire l'épicerie? »

Quelles dispositions avez-vous prises en matière de sécurité énergétique? Est-ce que c'est une question sur laquelle vous vous penchez?

Mme Carruthers : Merci, madame la sénatrice. Oui, nous nous penchons sur la question. Je vais demander à ma collègue Molly Johnson de vous donner une réponse.

Mme Johnson : Merci beaucoup.

Vous avez posé une question très complexe, mais il est évident que nous nous y attachons. Lorsqu'il est question d'énergie et de transformation d'énergie, nous gardons un certain nombre d'éléments à l'esprit. Selon nous, les questions les plus importantes sont les suivantes : est-ce que c'est abordable du point de vue de la transformation? Notre système est-il fiable? Notre système est-il propre? Nous voulons nous assurer que le « triangle » est toujours bien équilibré. Si une partie de ce triangle n'est plus gérable, nous savons que nous allons dans la mauvaise direction.

C'est pourquoi nous devons nous assurer que les éléments incitatifs et dissuasifs sont en place au moment d'instaurer les mesures réglementaires établies par nos collègues à ECCC et d'élaborer des mécanismes de tarification, pour créer un climat d'investissement adéquat afin que les Canadiens puissent continuer d'avoir accès à de l'énergie fiable.

Ce qui m'amène au prochain point : à quelle vitesse pouvons-nous transformer différentes sources d'énergie, et comment pouvons-nous aussi nous assurer d'avoir une chaîne d'approvisionnement fiable et accessible aux Canadiens?

La sénatrice Marshall : J'aurais une question de suivi rapide. Y a-t-il des experts en énergie au sein du ministère; certains employés sont-ils des experts en énergie?

Ms. Johnson: Yes. We have economic analysts and people who have been on different parts of the energy systems. Within my team, we have the electricity system and we have folks who are experts in clean fuels and hydrogen across the different pathways in the office of energy efficiency.

[Translation]

Senator Forest: Planning an energy transition plan is particularly crucial. My question is for VIA Rail. If I understood correctly, high-frequency trains were chosen instead of high-speed trains because of costs. The department is taking a surgical approach to transportation planning.

What surprises me is that very recently, when the minister was questioned on this subject, he said that the price of the high-frequency train project might vary between \$6 and \$12 billion dollars. That is actually a pretty big margin. Do we currently have any guarantees, in this surgical planning, that the workforce will be retained? Do we have some guarantee of Canadian content in this very important project that has this elastic a budget?

Ms. Cardin: I'm going to ask Mr. Cannon to answer the question.

Mr. Cannon: Thank you for your question, Senator Forest. There are several components to it, that I will try to cover. You started out by saying that the choice of the HFT was made on a budgetary basis. That is not really the case; actually, it was made on a service to the public basis. The idea was to set up a more reliable service in the area where we have the most current and potential customers.

Once again, we own a very small percentage of the infrastructure we travel on. With the HFT, we will have better control over departures, timetables and [Technical difficulties]. We will therefore be better able to serve the public.

As my colleague said in her opening remarks, 2019 was a record year. There is obviously an appetite for this in Canada. We see it in recent years in VIA Rail's numbers before the pandemic years, obviously. Fundamentally, we need this kind of service to be able to build later.

I don't have a crystal ball to know whether or not that future development will take place. Obviously, we are a company that operates trains. We can't argue that developments in the future aren't a good thing, but I think projects of this size have to be taken one bite at a time, to come back to what I was saying

Mme Johnson : Oui. Nous avons des analystes économiques, et des personnes qui ont travaillé à des systèmes énergétiques, et ce, à différents niveaux. Au sein de mon équipe, qui s'occupe du réseau électrique, nous avons des personnes qui sont des experts en combustibles propres et en hydrogène dans différents secteurs de l'Office de l'efficacité énergétique.

[Français]

Le sénateur Forest : La planification d'un plan de transition énergétique est d'autant plus cruciale. Ma question s'adresse à VIA Rail. Si j'ai bien compris, on a fait le choix du train à grande fréquence au lieu du train à grande vitesse pour une question de coût. Le ministère fait une planification du transport de façon chirurgicale.

Ce qui m'étonne, c'est que, tout récemment, le ministre, pendant qu'il était questionné à ce sujet, a souligné que le prix du projet de train à grande fréquence pouvait varier entre 6 et 12 milliards de dollars. C'est une marge quand même assez importante. Est-ce que nous avons actuellement, dans cette planification chirurgicale, des garanties de maintien de la main-d'œuvre? Est-ce qu'on a une certaine garantie de contenu canadien dans ce projet si important, qui a un budget assez élastique?

Mme Cardin : Je vais demander à M. Cannon de répondre à la question.

M. Cannon : Merci, sénateur Forest, pour votre question. Elle comporte plusieurs volets, que je vais essayer de couvrir. Vous avez commencé en disant que le choix du TGF a été fait sur une base budgétaire. Ce n'est pas nécessairement le cas; il a plutôt été fait sur une base de service à la population. L'idée était d'implanter un service plus fiable dans la zone où nous avons le plus de clients actuels et potentiels.

Encore une fois, nous sommes propriétaires d'un très petit pourcentage de l'infrastructure sur laquelle nous circulons. Avec le TGF, nous aurons un meilleur contrôle des départs, des horaires et des [Difficultés techniques]. Nous serons donc en mesure de mieux servir la population.

Comme ma collègue l'a mentionné dans son allocution d'ouverture, 2019 a été une année record. Il y a manifestement un appétit pour cela au Canada. Nous le voyons ces dernières années dans les chiffres que VIA Rail a obtenus avant les années de la pandémie, évidemment. Fondamentalement, nous avons besoin d'un tel service pour être en mesure de bâtir par la suite.

Je n'ai pas de boule de cristal pour savoir s'il y aura ou non tel développement futur. Évidemment, nous sommes une compagnie qui faisons rouler des trains. Nous ne pouvons pas être contre la vertu des développements futurs, mais je pense qu'il faut prendre des projets de cette ampleur une bouchée à la fois, pour revenir à

earlier: offering a reliable, regular service before thinking about developing a high-speed train.

That doesn't mean that one is going to completely squeeze the other out. Remember, if this is a subject you are following, that the high-frequency train is a project that will be electrified. It will be capable of achieving that quality of infrastructure. I imagine that we can go about it step by step after that, but the first step is really to give Canadians a reliable system.

Senator Gignac: My question is for Mr. Labelle from Natural Resources Canada, and is a follow-up to the questions asked by my colleagues Senator Boehm and Senator Moncion on the deployment of charging stations in rural and remote areas. As you know, Canada is a big country. It is thirty-ninth in the world in terms of population density. We're talking about four people per square kilometre.

I'd like to know whether there is a business plan to determine now many millions or billions of dollars it will cost in infrastructure to install charging stations to serve everybody. Second, there are charging stations that won't be profitable. What recurring costs is that going to cause? Is there a business plan at Natural Resources Canada, and can you share it with us? If necessary, you can send the answer in writing.

Mr. Labelle: Thank you for the question, senator. First, we certainly need more charging stations. The government has promised to have at least 50,000 installed.

Obviously, the government isn't the only one that will be doing it. Tesla and other private sponsors are also going to do it. On the question of recurring costs, that isn't something that is covered by our program. It is really the responsibility of users to pay for the operation and maintenance of charging stations.

I think your question is what the ideal amount is that should be invested in charging stations, to get a continuous electrical network everywhere in Canada. There are several estimates and they vary, depending on who is proposing them. We can certainly answer that question in writing.

Senator Gignac: Thank you for getting back to us on that. With the promise that the federal government made yesterday, that 100% of vehicles in the country will be electric starting in 2035, I was curious about whether Canada had done any mapping of charging stations.

Senator Gerba: My question is for anyone at Natural Resources Canada.

ce que je disais plus tôt, afin d'être en mesure de marcher avant de courir, c'est-à-dire offrir un service fiable et régulier avant de penser à développer un train à grande vitesse.

Cela ne veut pas dire que l'un va complètement écraser l'autre. Rappelez-vous, si c'est un dossier que vous suivez, que le train à grande fréquence est un projet qui sera électrifié. Il sera en mesure d'arriver à cette qualité d'infrastructure. On pourra, par la suite, j'imagine, y aller étape par étape, mais la première étape est vraiment de doter les Canadiens d'un système fiable.

Le sénateur Gignac : Ma question s'adresse à M. Labelle, de Ressources naturelles Canada, et se veut un suivi des questions posées par mes collègues le sénateur Boehm et la sénatrice Moncion sur le déploiement des bornes de recharge en milieu rural et dans les régions éloignées. Vous savez, le Canada est un grand pays. Il est 39^e au monde pour ce qui est de la densité de population. On parle de quatre personnes par kilomètre carré.

J'aimerais savoir s'il y a un plan d'affaires pour déterminer combien de millions ou de milliards de dollars cela coûtera en infrastructure pour installer des bornes de recharge pour servir tout le monde. Deuxièmement, il y a des bornes de recharge qui ne seront pas rentables. Quels coûts récurrents est-ce que cela va occasionner? Est-ce qu'il y a un plan d'affaires à Ressources naturelles Canada, et pouvez-vous le partager avec nous? Au besoin, vous pouvez faire parvenir la réponse par écrit.

M. Labelle : Merci, sénateur, pour la question. Premièrement, il est certain qu'on a besoin de beaucoup plus de bornes de recharge. Le gouvernement a promis d'en faire installer au moins 50 000.

Évidemment, ce n'est pas seulement le gouvernement qui va faire cela. Tesla et d'autres promoteurs privés vont le faire aussi. Pour ce qui est des coûts récurrents, ce n'est pas quelque chose qui est couvert par notre programme. C'est plutôt la responsabilité des utilisateurs de payer pour l'opération et le maintien des bornes de recharge.

Je pense que votre question est la suivante : quel est le montant idéal qui doit être investi dans les bornes de recharge pour avoir un réseau électrique continu partout au pays? Il y a plusieurs estimations et ils varient selon les parties qui les proposent. On pourra certainement répondre à cette question par écrit.

Le sénateur Gignac : Merci de nous revenir là-dessus. Avec la promesse que le gouvernement fédéral a faite hier, selon laquelle 100 % des véhicules au pays seront électriques à compter de 2035, j'étais curieux de savoir si le Canada avait établi un *mapping* des bornes de recharge. Merci.

La sénatrice Gerba : Ma question s'adresse à n'importe quelle personne de Ressources naturelles Canada.

Budget 2022 proposes to provide \$40.9 million over five years to support researchers from black communities. Is Natural Resources Canada connected with that initiative? If not, are measures being taken in the department to help ensure better integration and greater representation of black Canadians?

[English]

Ms. Carruthers: Thank you very much for your question.

To my knowledge, no, we are not a part of the \$40.9 million. But in terms of other initiatives, I know the department is quite seized with looking at different ways in which we can increase equity, diversity and inclusion, specifically among Black Canadians. But I could likely get back to you with a more substantive answer in writing if that is okay.

Senator Gerba: Yes, thank you.

[Translation]

Senator Dagenais: My question is for Ms. Cardin.

Ms. Cardin, I'd like to come back to the subject of high-frequency trains, particularly as it relates to the Unifor member employees. If I understood your answer correctly, it's the Minister of Transport who is addressing VIA Rail Canada employees directly to sell his idea of bringing the private sector into the Quebec City-Toronto project.

Does this seem normal to you? Could you give us more information about this dynamic, which I would describe as hardly ordinary, in labour relations? Because, in fact, VIA Rail Canada is the real employer, not the minister, in my opinion.

Ms. Cardin: Absolutely. We are working with the Department of Transportation and when we made the announcement, I think it was more in order to reassure our union representatives and our workforce and say that this was excellent news for Canadian passenger rail, but no more than that. It was perceived positively and that was really the objective of that letter.

Senator Dagenais: You understand that it puzzled me a little, but that's your answer.

[English]

Senator Galvez: I would like to ask a question concerning the electrical grids. They are aging, and they need to be modernized. I want to know if there is collaboration between provinces to export and import electricity between the provinces.

Le budget de 2022 propose de fournir 40,9 millions de dollars sur cinq ans afin de soutenir les chercheurs issus des communautés noires. Ressources naturelles Canada est-il lié à cette initiative? Sinon, y a-t-il des mesures prises au ministère pour aider à assurer une meilleure intégration et une plus grande représentativité des Canadiens noirs?

[Traduction]

Mme Carruthers : Merci beaucoup de votre question.

À ma connaissance, non, nous ne sommes pas visés par les 40,9 millions de dollars. Mais en ce qui concerne d'autres initiatives, je sais que le ministère souhaite grandement se pencher sur différentes façons de favoriser l'équité, la diversité et l'inclusion, particulièrement en ce qui concerne les Canadiens noirs. Mais je pourrais sans doute vous fournir une réponse plus étayée par écrit, si cela vous convient.

La sénatrice Gerba : Oui, merci.

[Français]

Le sénateur Dagenais : Ma question s'adresse à Mme Cardin.

Madame Cardin, j'aimerais revenir sur le dossier du train à grande vitesse, notamment en ce qui concerne les employés syndiqués avec Unifor. Si j'ai bien compris votre réponse, c'est le ministre des Transports qui s'adresse directement aux employés de VIA Rail Canada pour vendre son idée d'introduire le privé dans le projet Québec-Toronto.

Est-ce que vous trouvez cela normal? Pourriez-vous nous donner plus d'information sur cette dynamique, que je qualifierais de peu ordinaire, dans les relations de travail — parce qu'en fait, VIA Rail Canada est le vrai patron, et non le ministre, à mon avis?

Mme Cardin : Tout à fait. Nous travaillons en collaboration avec le ministère des Transports et lorsque nous avons fait l'annonce, je pense que c'était davantage dans le but de rassurer nos représentants syndicaux et notre force de travail et d'affirmer que c'était une excellente nouvelle pour le rail passager canadien, mais sans plus. Cela a été perçu de façon positive et c'était vraiment l'objectif de cette missive.

Le sénateur Dagenais : Vous comprendrez que cela me laisse un peu perplexe, mais c'est votre réponse.

[Traduction]

La sénatrice Galvez : J'aimerais poser une question au sujet des réseaux de distribution électrique. Ils vieillissent, et ont besoin d'être modernisés. J'aimerais savoir s'il existe une collaboration entre les provinces lorsqu'il est question d'exporter et d'importer de l'électricité entre les provinces.

I'm asking this because Quebec is exporting hydroelectricity to New Hampshire and Vermont while there are Canadian provinces that may also need this clean energy. Is there a plan that will look at this in a holistic way, where on the one hand we deliver the electricity that is needed to Canadians in all parts of Canada in a cleaner way but also modernize the grids? As my colleagues are explaining, if you have an electric car, it is difficult to charge it. Also, I want to put solar panels on my house in Quebec. Quebec is a very modernized province, but we are not capable of doing it because the building codes are not following with the modernization of this clean energy distribution. Thank you.

Ms. Carruthers: Thank you very much for your question. I am going to turn it to my colleague Mollie Johnson to respond.

Ms. Johnson: Thank you. Your question is really about collaboration with the provinces. I think that is the right question because, as you well know, the jurisdiction around electricity and our electricity systems sits with our provincial counterparts.

There are a number of examples across Canada right now where provinces are working together and where the federal government is using the tools they have in the kit to support collaboration so that we can move more clean power between jurisdictions. We know that getting back to that affordable, reliable, clean and secure triangle that we were talking about can really improve when the jurisdictions work together.

There are a lot of conversations in the Atlantic. You might have heard of the Atlantic loop, which really is about moving clean power between Quebec, Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland and trying to move more clean power and connect those grids between that region. That will really help.

In terms of the tools that the federal government has, we have the regulatory levers that can talk about what power is used in those pieces and we have programmatic incentives, which are some of the measures that you have seen in these Main Estimates, like the Smart Renewables program that helps the electrons move around in a smarter way so that it is more efficient. That will help ensure that when you are charging and plugging in your car or using a solar panel, you are using it at off-peak times so that the system moves more efficiently, and then we're better able to use grids.

Je pose la question parce que Québec exporte de l'hydroélectricité au New Hampshire et au Vermont, alors que des provinces canadiennes pourraient aussi avoir besoin de cette énergie propre. Existe-t-il un plan dans le cadre duquel il sera possible d'étudier la question de façon holistique, où nous fournissons l'électricité dont les Canadiens ont besoin dans certaines régions du Canada de façon plus propre, tout en modernisant aussi le réseau de distribution? Comme mes collègues l'expliquent, si vous possédez une auto électrique, il est difficile de la recharger. Aussi, je veux installer des panneaux solaires sur ma maison au Québec. Le Québec est une province très moderne, mais nous ne sommes pas en mesure de le faire parce que les codes du bâtiment ne suivent pas le mouvement dans le cas de la modernisation en matière de distribution d'énergie propre. Merci.

Mme Carruthers : Merci beaucoup de votre question. Je vais la renvoyer à ma collègue Mollie Johnson, qui pourra vous répondre.

Mme Johnson : Merci. Votre question concerne réellement la collaboration entre les provinces. Je crois qu'il s'agit de la bonne question parce que, comme vous le savez bien, l'électricité et nos réseaux électriques relèvent des provinces.

À l'échelle du Canada, présentement, il existe un certain nombre de cas où les provinces travaillent ensemble, et où le gouvernement fédéral a recours aux outils à sa disposition pour appuyer la collaboration afin que nous puissions distribuer de l'énergie plus propre entre les administrations. Si nous retournons à notre triangle faisant état du caractère abordable, fiable et propre que nous avons mentionné précédemment... Nous savons que celui-ci peut vraiment être amélioré lorsque les administrations travaillent ensemble.

Plusieurs conversations ont lieu en Atlantique. Vous avez peut-être entendu parler du projet Atlantic Loop, qui concerne vraiment le fait de transporter de l'énergie propre entre le Québec, la Nouvelle-Écosse, le Nouveau-Brunswick et Terre-Neuve, et de tenter de distribuer davantage d'énergie propre et de relier les réseaux de distribution de cette région, ce qui aiderait beaucoup.

En ce qui concerne les outils que possède le gouvernement fédéral, les leviers réglementaires peuvent permettre d'établir quelle énergie est utilisée à ces endroits, et nous avons mis en place des programmes incitatifs, qui correspondent à certaines mesures que vous avez vues dans le cadre de ce Budget principal des dépenses, comme le programme des énergies renouvelables intelligentes qui aident les électrons à se déplacer plus intelligemment de façon à être plus efficaces, ce qui aidera à garantir que, lorsque vous rechargez et branchez votre auto ou utilisez un panneau solaire, vous ne l'utilisez pas aux heures de pointe afin que le système soit plus efficace; ainsi, nous sommes en mesure de mieux utiliser les réseaux de distribution.

At the end of the day, the decisions around what power is onboarded onto those systems ultimately sit with our provincial partners.

The Chair: Thank you. When you mention the Atlantic provinces, don't forget Prince Edward Island also.

Ms. Johnson: We never do.

Senator Pate: Thank you to the witnesses. I suspect you'll need to get back to us in writing about my first question.

I'm curious about the categories that you listed at Natural Resources Canada in terms of funding that will go to benefit Indigenous communities and Indigenous people. What are the actual contributions? How much? Which communities? What is the purpose in terms of whether it is for economic development or other issues? If you could provide that in writing, that would be great.

For Veteran Affairs Canada, I understand there is ongoing work on LGBTQ2S purge survivors and also that there are consultations going on. I'm curious as to what the status of that is and what barriers you are seeing to supporting the survivors of the LGBTQ2+ purge. When do you think the consultations will be done and a final report available? Thank you.

Mr. Harris: Thank you. I will ask Amy Meunier to provide an answer to that question.

Ms. Meunier: Thank you very much. In terms of supporting the LGBTQ2 community and purge survivors, there are a number of consultation avenues.

First and foremost, in 2019 we stood up the Office of Women and LGBTQ2 Veterans. One of their mandates is to work closely with individuals who have lived experiences in order to identify and address challenges facing these groups with, in our case, a particular emphasis on barriers or obstacles to accessing benefits and services from the department. We did glean some first-hand experience in working with survivors as we implemented the purge class action. That taught us a lot about how to approach working with survivors or victims in a very trauma-informed manner and about the time and barriers that have to be overcome in order to have the courage to reach out and access support that is available to them.

In terms of consultation, I would also add that on an annual basis, we do host a forum for women veterans and LGBTQ2+ individuals. Unfortunately, with COVID, we have not been able

En fin de compte, les décisions concernant quelle énergie est utilisée dans ces systèmes relèvent de nos partenaires provinciaux.

Le président : Merci. Lorsque vous mentionnez les provinces de l'Atlantique, n'oubliez pas l'Île-du-Prince-Édouard.

Mme Johnson : Nous ne l'oublions jamais.

La sénatrice Pate : Je remercie les témoins. Je pense que vous devrez répondre par écrit à ma première question.

Je m'interroge sur les catégories que vous avez énumérées à Ressources naturelles Canada en ce qui concerne le financement dont pourront bénéficier les communautés et peuples autochtones. Quelles sont les contributions réelles? À combien s'élève le montant? Quelles collectivités sont concernées? Quel est l'objectif : vise-t-il le développement économique ou d'autres problèmes? Si vous pouviez me fournir une réponse par écrit, ce serait très apprécié.

Je m'adresse maintenant à Anciens Combattants Canada; je crois comprendre que du travail et que des consultations sont en cours concernant les survivants de la purge LGBTQ2E. J'aimerais avoir des précisions sur l'état de la situation, et savoir quels sont les obstacles auxquels vous pensez faire face au moment d'appuyer les victimes de la purge LGBTQ2+. Quand pensez-vous que les consultations prendront fin, et qu'un rapport final sera accessible? Merci.

M. Harris : Merci. Je vais demander à Amy Meunier de répondre à votre question.

Mme Meunier : Merci beaucoup. En ce qui concerne le fait d'appuyer la communauté LGBTQ2 et les survivants de la purge, il y a un certain nombre de consultations.

D'abord et avant tout, en 2019, nous avons mis en place le Bureau des femmes vétérans et vétérans LGBTQ2. Un de leurs mandats consiste à travailler en étroite collaboration avec des personnes qui ont vécu de telles expériences afin de cerner et d'aborder les défis auxquels font face ces groupes, et, en ce qui nous concerne, nous portons une attention particulière aux barrières et aux obstacles rencontrés au moment d'accéder aux prestations et aux services du ministère. Nous avons nous-mêmes pu acquérir de l'expérience en travaillant auprès de survivants au moment d'intenter le recours collectif de la purge LGBTQ2. Ce faisant, nous en avons appris beaucoup au sujet de l'approche à adopter au moment de travailler auprès de survivants et de victimes en tenant compte des traumatismes, ainsi que sur le temps dont ils ont besoin et les obstacles qu'ils doivent surmonter afin d'avoir le courage de demander de l'aide et d'accéder au soutien qui leur est accessible.

En ce qui concerne la consultation, j'aimerais aussi ajouter que nous organisons chaque année une tribune pour les anciennes combattantes et les personnes appartenant à la communauté

to do that face to face, but we are in the midst of planning for a fall forum to continue that dialogue.

I also want to add that through our Veteran and Family Well-Being Fund, we do work with a number of community organizations, and we contribute funds to those organizations who are working directly with individuals in these vulnerable populations. We are always looking to expand our reach and contact these organizations to create relationships of trust. Moreover, it is important that we're also connecting at a community level and supporting organizations that are on the ground and working directly with this vulnerable population.

The Chair: Thank you. To conclude the second round, we have Senator Boehm.

Senator Boehm: Thank you, chair. I'm always happy to conclude. It seems to be my role at times.

I have a very quick question for VIA Rail, either for Ms. Cardin or Mr. Cannon. It's good to see you again, Mr. Cannon.

I'm asking this as an Ontario senator. The new High Frequency Rail, or HFR, project will go as far as Toronto. I receive a lot of mail from people in Southern Ontario — communities west of Toronto like Mississauga, Guelph, Kitchener-Waterloo, Stratford and St. Marys-London. There is concern about the lack of frequent connection from Toronto to these large and, in some cases, very much growing communities.

GO Train provides some service that is both collaborative and competitive. I know that. I am just wondering if there are plans to up the level of service going west from Toronto. Thank you.

Mr. Cannon: Nice to see you again as well, Senator Boehm.

As far as the HFR project is concerned, there is a document with call letters that are sometimes hard to say, an RFEOI, which is a public document. Some of the answers to your questions are in there in terms of communities served.

As far as our services are concerned, of course, we do inner-city rail, not commuter service. We announced at the beginning of April a plan to return to service gradually, as we've been managing both the pandemic and budget, and our colleagues here are just happy and eager to go out and meet with the passengers again and be able to serve those more than 400 communities we serve across the country.

LGBTQ2+. Malheureusement, en raison de la COVID, nous n'avons pas été en mesure de la tenir en personne, mais nous en planifions une actuellement qui devrait se tenir à l'automne afin de continuer le dialogue.

J'aimerais aussi ajouter que, grâce au Fonds pour le bien-être des vétérans et de leur famille, nous travaillons avec un certain nombre d'organismes dans la collectivité, et nous donnons du financement à ces organismes, qui travaillent directement auprès des personnes appartenant à ces populations vulnérables. Nous cherchons toujours à étendre notre portée, et communiquons avec ces organismes pour tisser des liens de confiance. De plus, il est important que nous créions aussi des liens au sein de la collectivité, et que nous appuyions les organismes qui sont sur place et qui travaillent directement auprès de cette population vulnérable.

Le président : Merci. Pour terminer cette deuxième série de questions, je demande au sénateur Boehm de prendre la parole.

Le sénateur Boehm : Merci, monsieur le président. Je suis toujours heureux de terminer. Cela semble parfois être mon rôle.

J'ai une question très rapide pour VIA Rail; je m'adresse à Mme Cardin ou à M. Cannon. Je suis heureux de vous revoir, monsieur Cannon.

Je pose la question à titre de sénateur de l'Ontario. Le nouveau projet de train à grande fréquence, ou TGF qui se rendra jusqu'à Toronto... J'ai reçu beaucoup de courriels de gens du Sud de l'Ontario — de collectivités à l'ouest de Toronto, comme Mississauga, Guelph, Kitchener-Waterloo, Stratford et St. Marys-London. Les gens sont préoccupés par l'absence de connexions fréquentes entre Toronto et ces grandes collectivités, qui dans certains cas, sont des collectivités en pleine expansion.

Les trains de GO Transit fournissent un certain service, et l'entreprise peut être perçue comme un collaborateur et un concurrent. Je le sais. Je me demande seulement s'il y a des plans pour augmenter le niveau de service à l'ouest de Toronto. Merci.

M. Cannon : Je suis heureux de vous revoir aussi, monsieur le sénateur Boehm.

En ce qui concerne le projet de TGF, il existe un document connu sous l'acronyme DEI, demande d'expression d'intérêt, qui est un document public. Vous y trouverez certaines réponses à vos questions concernant les collectivités desservies.

Pour ce qui est de nos services, bien entendu, nous nous spécialisons dans le service ferroviaire urbain : nous ne desservons pas les banlieues. Nous avons annoncé, au début du mois d'avril, un plan de reprise graduelle du service, puisque nous avons dû composer avec la pandémie et le budget, et nos collègues ici sont tout heureux et ont hâte de rencontrer les passagers de nouveau, et d'être en mesure de servir ces plus

The Chair: As we conclude, to the officials of VIA Rail, Natural Resources and Veterans Affairs, there is a deadline for written answers. We will do our due diligence, because written responses have to go through the clerk by the end of the day on Tuesday, May 10, 2022, so officials, if you can please agree to do your due diligence on the questions and answers you'll be providing.

Honourable senators, I would like to inform you the next meeting is May 10, 2022, at 9:30 a.m. ET to continue our study on the Main Estimates. The meeting is now adjourned.

(The committee adjourned.)

de 400 collectivités auxquelles nous offrons des services à l'échelle du pays.

Le président : Au moment de conclure, je m'adresse aux responsables de VIA Rail, de Ressources naturelles et des Anciens Combattants : vous avez un temps limité pour répondre aux questions par écrit. Nous allons faire preuve de la diligence voulue vu que les réponses écrites doivent être communiquées au greffier d'ici la fin de la journée le mardi 10 mai 2022, donc, je demande à tous les responsables de faire preuve de la diligence nécessaire en ce qui concerne les questions et réponses que vous fournirez.

Mesdames et messieurs, j'aimerais vous informer que la prochaine réunion est fixée au 10 mai 2022 à 9 h 30, heure de l'Est. Nous continuerons d'étudier le Budget principal des dépenses. La séance est maintenant levée.

(La séance est levée.)
