

**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, May 22, 2024

The Standing Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 6:45 p.m. [ET], to study the subject matter of those elements contained in Divisions 27 and 37 of Part 4 of Bill C-69, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 16, 2024.

**Senator Leo Housakos** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** I am Leo Housakos, senator from Quebec and chair of this committee.

[*English*]

I would now invite my colleagues to introduce themselves.

**Senator Simons:** Senator Paula Simons, Alberta, Treaty 6 territory.

[*Translation*]

**Senator Oudar:** Manuelle Oudar from Quebec.

**Senator Clement:** Bernadette Clement from Ontario.

**Senator Miville-Dechêne:** Julie Miville-Dechêne from Quebec.

[*English*]

**Senator Quinn:** Jim Quinn, New Brunswick.

**Senator Dasko:** Donna Dasko, Ontario.

[*Translation*]

**The Chair:** Today we continue our study of the subject matter of divisions 27 and 37 of part 4 of Bill C-69, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on April 16, 2024.

This evening, we are pleased to welcome officials from Transport Canada responsible for High Frequency Rail to discuss division 27, which concerns a subsidiary of VIA Rail. We are joined by Vincent Robitaille, Assistant Deputy Minister; Chantale Côté, Director General, Policy and Governance; François Camiré, Director General, Technical and Impact Assessment; Miguel Izquierdo Martin, Acting Director General, Procurement and Commercial; and Natalie Dolan, Executive Director, Policy.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 22 mai 2024

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45 (HE), avec vidéoconférence, pour étudier la teneur des éléments des sections 27 et 37 de la partie 4 du projet de loi C-69, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 16 avril 2024.

**Le sénateur Leo Housakos** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Je m'appelle Leo Housakos, je suis un sénateur du Québec et je suis président de ce comité.

[*Traduction*]

J'invite maintenant mes collègues à se présenter.

**La sénatrice Simons :** Sénatrice Paula Simons, de l'Alberta, du territoire visé par le Traité n° 6.

[*Français*]

**La sénatrice Oudar :** Manuelle Oudar, du Québec.

**La sénatrice Clement :** Bernadette Clement, de l'Ontario.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Julie Miville-Dechêne, du Québec.

[*Traduction*]

**Le sénateur Quinn :** Jim Quinn, du Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice Dasko :** Donna Dasko, de l'Ontario.

[*Français*]

**Le président :** Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude de la teneur des éléments des sections 27 et 37 de la partie 4 du projet de loi C-69, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 16 avril 2024.

Ce soir, nous accueillons des fonctionnaires de Transports Canada qui sont responsables du train à grande fréquence dans le cadre de notre étude de la section 27, qui a trait à une filiale de VIA Rail. Nous avons parmi nous Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Chantale Côté, directrice générale, Politiques, intégration et gouvernance, François Camiré, directeur général, Technique, ingénierie et analyse d'impact, Luis Miguel Izquierdo Martin, directeur général intérimaire, Commerce et approvisionnement, et Natalie Dolan, directrice exécutive, Politiques.

[English]

Welcome, and thank you for joining us this evening. Mr. Robitaille, you'll be accorded a five-minute opening statement and then we will go to Q & A.

[Translation]

Mr. Robitaille, you have the floor.

**Vincent Robitaille, Assistant Deputy Minister, High Frequency Rail, Transport Canada:** Thank you, Mr. Chair.

On behalf of Transport Canada, I would like to thank you for the opportunity to testify today. My name is Vincent Robitaille, and I am the assistant deputy minister responsible for the High Frequency Rail (HFR) project at Transport Canada.

I would like to begin by acknowledging that we are gathered today on the traditional territory of the Algonquin Anishinabe people.

[English]

It is a pleasure to be here today to speak about the HFR provision in Bill C-69 that would provide agency status to the VIA Rail subsidiary VIA HFR – VIA TGF Inc.

This measure can be found in Part 4, Division 27, pages 551 and 552.

[Translation]

I am joined by Chantale Côté, Director General, Policy and Governance; François Camiré, Director General, Technical and Impact Assessment; Miguel Izquierdo Martin, Acting Director General, Procurement and Commercial; Natalie Dolan, Executive Director, Policy, for the HFR project.

The HFR project is the largest transportation infrastructure project that Canada has seen in generations. The objective of HFR is to offer faster, more reliable, and more frequent rail service. However, HFR is more than a rail project.

Fifteen million people currently live in the Toronto-Quebec corridor. The populations and the economies of Ontario and Quebec will only continue to grow, as will the demand for all modes of transportation, including passenger rail.

This project presents an opportunity to meet future demands while transforming rail travel to a more sustainable and more accessible way of travelling for future generations.

[Traduction]

Bienvenue et merci d'être parmi nous ce soir. Monsieur Robitaille, vous disposez de cinq minutes pour votre déclaration liminaire, après laquelle nous passerons aux questions et réponses.

[Français]

Monsieur Robitaille, la parole est à vous.

**Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Train à grande fréquence, Transports Canada :** Merci, monsieur le président.

Au nom de Transports Canada, j'aimerais vous remercier de la possibilité de témoigner aujourd'hui. Je m'appelle Vincent Robitaille et je suis sous-ministre adjoint responsable du projet de train à grande fréquence (TGF) à Transports Canada.

J'aimerais commencer par rappeler que nous sommes réunis aujourd'hui sur le territoire traditionnel du peuple algonquin anishinabe.

[Traduction]

Je suis heureux d'être ici aujourd'hui pour parler de la disposition sur le train à grande fréquence, ou TGF, du projet de loi C-69 qui confère le statut de société mandataire à la filiale de VIA Rail, VIA HFR - VIA TGF Inc.

Cette mesure se trouve à la section 27 de la partie 4, aux pages 551 et 552.

[Français]

Je suis accompagné de Chantale Côté, directrice générale, Politiques, intégration et gouvernance, François Camiré, directeur général, Technique, ingénierie et analyse d'impact, Luis Miguel Izquierdo Martin, directeur général intérimaire, Commerce et approvisionnement, et Natalie Dolan, directrice exécutive, Politiques, pour le projet de TGF.

Le projet de TGF est le plus grand projet d'infrastructure de transport que le Canada ait connu depuis des générations. L'objectif du TGF est d'offrir un service ferroviaire plus rapide, plus fiable et plus fréquent. Toutefois, le TGF est plus qu'un projet ferroviaire.

En effet, 15 millions de personnes vivent actuellement dans le corridor de Toronto jusqu'à Québec. Les populations et les économies de l'Ontario et du Québec continueront de croître, tout comme la demande pour tous les modes de transport, y compris le transport ferroviaire de passagers.

Ce projet offre la possibilité de répondre aux demandes futures tout en transformant le transport ferroviaire en un mode de voyage plus durable et plus accessible pour les générations à venir.

At this time, VIA Rail cannot make major improvements to its passenger services.

Rail congestion on the current tracks limits the frequency of departures, the reliability of arrivals and the time to reach the destination.

To put it simply, without a transformative investment, ten million trips per year would be taken using higher emitting modes if rail passenger services are not improved.

[English]

High Frequency Rail, or HFR, consists of building a new intercity passenger rail system over 1,000 kilometres in length to serve Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières and Quebec City.

High Frequency Rail will provide fast, reliable and frequent service. It will triple the number of rail passenger trips in the corridor to at least 17 million by 2059. It will double the number of train departures, with at least 12 departures per day between major cities. It will dramatically improve reliability to ensure trains leave and arrive on time. It will provide faster service, offering shorter journey times.

It will continue to serve communities currently served by VIA Rail, such as Kingston, Cornwall and Drummondville, with expected improvements to scheduling and convenience. It will create thousands of well-paying jobs during the design, construction and operation of the service.

As an electrified service, it will deliver significant reductions in greenhouse gas, or GHG, emissions and it will contribute positively to the Government of Canada's commitment to reconciliation with Indigenous peoples.

[Translation]

The HFR project will be delivered in four phases.

The first phase of the project, from 2017 to 2021, was focused on due diligence of the initial VIA Rail proposal.

This assessment concluded that investment in passenger rail was necessary and would bring important social, economic, and environmental value.

In Budget 2022 the government announced its decision to proceed with Phase 2 of the project — the procurement phase.

Pour l'instant, VIA Rail ne peut plus améliorer de façon importante son service de transport de passagers.

La congestion ferroviaire sur les voies actuelles limite la fréquence des départs, la fiabilité des arrivées et la rapidité d'arrivée à destination.

En d'autres termes, sans un investissement transformateur, 10 millions de trajets par an seront effectués en utilisant des modes de transport plus polluants si on n'améliore pas le service ferroviaire de passagers.

[Traduction]

Le projet de TGF consiste à construire un nouveau système ferroviaire interurbain de transport de passagers sur 1 000 kilomètres pour desservir Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Laval, Trois-Rivières et Québec.

Le TGF fournira un service rapide, fiable et fréquent. Il triplera le nombre de voyages de passagers ferroviaires dans le corridor pour atteindre au moins 17 millions d'ici 2059. Il doublera le nombre de départs de trains, avec au moins 12 départs par jour entre les principales villes. Il améliorera considérablement la fiabilité des trains, qui partiront et arriveront à l'heure. Il offrira un service plus rapide, avec des temps de trajet plus courts.

Il continuera à desservir les communautés actuellement desservies par VIA Rail, telles que Kingston, Cornwall et Drummondville, pour lesquelles on prévoit des améliorations du côté des horaires et de la commodité. Il créera des milliers d'emplois bien rémunérés pendant la conception, la construction et l'exploitation.

Comme le moyen de transport est électrifié, il permettra de réduire considérablement les émissions de gaz à effet de serre, ou GES. De plus, il contribuera à l'engagement du gouvernement du Canada en faveur de la réconciliation avec les peuples autochtones.

[Français]

La mise en œuvre du TGF est divisée en quatre phases.

La première phase du projet, qui s'étendait de 2017 à 2021, était axée sur la diligence raisonnable de la proposition initiale de VIA Rail.

Cette évaluation a conclu que l'investissement dans le transport ferroviaire de passagers était nécessaire et qu'il apportait une valeur sociale, économique et environnementale importante.

Le gouvernement a annoncé dans le budget de 2022 sa décision de procéder à la phase 2 du projet — la phase d'approvisionnement.

In 2022 a new subsidiary of VIA Rail, VIA HFR–VIA TGF Inc., was created to serve as the project delivery office for HFR.

[*English*]

While VIA HFR is building capacity, the government is leading an innovative procurement process that takes into account lessons learned from other large Canadian and international infrastructure projects. VIA HFR serves as the technical and commercial advisor during this phase.

Once the procurement is completed and subject to government decisions, the project would then move to phase 3, co-development. Phase 3 will be led by a fully operational VIA HFR, and activities will focus on developing the HFR design, accelerating the engagement of stakeholders and preparing for a final project contract.

This will be followed by phase 4, the actual construction of the project, and phase 5, maintenance and operations over a 40-year period.

The HFR project continues to gather momentum during the procurement phase. In July, the Government of Canada qualified three bidding teams to respond to a request for proposals.

Just last October, the government launched the request for proposals, a critical step that will lead to the selection of a private developer partner for the project. Proposals are scheduled to be received in summer 2024 and the evaluation will be completed in late 2024.

To maximize the benefits and innovation, the request for proposals, or RFP, requires bidders to develop two solutions to meet the project outcomes: one with speed up to 200 kilometres per hour, and one that includes high-speed segments to achieve shorter journey times in the corridor. This will be followed by a rigorous assessment of the costs and benefits of incorporating high-speed rail on each segment of the corridor.

[*Translation*]

With this approach, the government will be able to determine the best solution for the HFR project, based on fierce competition between many of the most accomplished Canadian and international companies.

We are convinced that such competition will maximize innovation, and result in the best project for Canadians.

Une nouvelle filiale de VIA Rail, VIA TGF-VIA HFR Inc., a été créée en 2022 pour servir de bureau de mise en œuvre du projet.

[*Traduction*]

Pendant que VIA TGF renforce ses capacités, le gouvernement mène un processus d'approvisionnement novateur qui tient compte des leçons tirées d'autres projets d'infrastructure canadiens et internationaux. VIA TGF joue le rôle de conseiller technique et commercial durant cette phase.

Une fois l'approvisionnement terminé et sous réserve des décisions du gouvernement, le projet passera à la phase 3, la phase de codéveloppement. La filiale VIA TGF sera alors pleinement opérationnelle et dirigera les activités réalisées pendant cette phase : l'élaboration de la conception de référence du TGF, l'engagement accéléré des intervenants et la préparation d'un contrat final d'accord de projet.

Elle sera suivie de la phase 4, la construction proprement dite du projet, et de la phase 5, l'entretien et l'exploitation sur une période de 40 ans.

Le projet de TGF continue de prendre de l'ampleur pendant la phase d'approvisionnement. En juillet, le gouvernement du Canada a qualifié trois équipes de soumissionnaires pour répondre à la demande de propositions.

En octobre dernier, le gouvernement a lancé la demande de propositions, une étape cruciale qui mènera à la sélection d'un partenaire — un promoteur privé — pour le projet. Les propositions devraient être reçues à l'été 2024 et l'évaluation sera terminée à la fin de l'automne 2024.

Afin de maximiser les avantages et l'innovation, la demande de propositions, ou DDP, exige des soumissionnaires d'élaborer deux solutions qui répondent aux objectifs du projet : l'une pouvant atteindre 200 kilomètres à l'heure, et l'autre comprenant des segments à grande vitesse pour réduire la durée des trajets. S'ensuivra une évaluation rigoureuse des coûts et des avantages d'intégrer une voie à haute vitesse à chaque tronçon du corridor.

[*Français*]

Grâce à cette approche, le gouvernement pourra déterminer la meilleure solution pour le TGF en s'appuyant sur une compétition féroce entre plusieurs des meilleures sociétés canadiennes et internationales.

Nous sommes convaincus qu'une telle compétition favorisera au maximum l'innovation et permettra d'obtenir le meilleur projet pour les Canadiens.

[English]

The HFR procurement is on schedule to receive bids this summer. Through the RFP, the bidders have been very engaged, providing novel ideas that can be leveraged during the next phase of the project, for example, proposals for preliminary alignments that minimize sharing of right of ways with host railways and offer better, faster services with shorter journey times. We expect the proposals we will receive will significantly improve the project.

Finally, the purpose of the measures that are included in the budget implementation bill is to make VIA HFR an agent of His Majesty in right of Canada. This is essential at this time to advance high frequency rail.

The declaration of agent status will provide certainty to the procurement process. It is critical to provide the necessary assurances sought by all three bidders, creating confidence in the financial backing of the project by the Government of Canada.

Agency status would allow VIA HFR to benefit from the immunities, privileges and prerogatives that are enjoyed by the Crown. It would also assist VIA HFR in developing its land acquisition strategy. As an agent of the Crown, the properties that VIA HFR acquires will become federal lands.

If there is no agency declaration through this act, Transport Canada would not be in a position to provide the necessary reassurances sought by bidders prior to the signature of the pre-development agreement for the project expected for this fall. Without these assurances, VIA HFR would lose market confidence due to uncertain financial backing from the government. It is therefore crucial.

[Translation]

This concludes my remarks. Once again, I thank you for inviting us to express our views on this exciting project.

[English]

It will be our pleasure to answer your questions.

[Translation]

**Senator Miville-Dechêne:** We are discussing the part of the budget that affects the creation of this VIA Rail subsidiary, which is a rather technical subject.

I'd like to know this: What are the advantages of such a solution versus asking VIA Rail to do the work, and how do you compare? For example, in Quebec, we have a very large HST project, and we asked the Caisse de dépôt et placement du

[Traduction]

Le processus d'acquisition du TGF respecte le calendrier prévu pour recevoir des offres cet été. Dans le cadre de la DDP, les soumissionnaires ont été très mobilisés et ont fourni des idées novatrices pouvant être mises à profit au cours de la prochaine phase du projet. Ils ont par exemple fait des propositions de tracé préliminaire qui minimisent le partage des droits de passage avec des sociétés ferroviaires hôtes et qui offrent des services de meilleure qualité et plus rapides avec des temps de déplacement plus courts. Nous nous attendons à recevoir des propositions qui amélioreront considérablement le projet.

Enfin, les mesures proposées dans la Loi d'exécution du budget visent à déclarer VIA TGF mandataire de Sa Majesté du chef du Canada. Cela est essentiel à l'heure actuelle pour faire progresser le train à grande fréquence.

La déclaration du statut de mandataire apportera de la certitude au processus d'approvisionnement. Il est essentiel de fournir les garanties nécessaires demandées par les trois soumissionnaires, ce qui apportera de la confiance dans le soutien financier du projet par le gouvernement du Canada.

Le statut de mandataire permettrait à VIA TGF de bénéficier des immunités, privilèges et prérogatives dont jouit la Couronne. Il aiderait aussi VIA TGF à élaborer sa stratégie d'acquisition des terrains. En tant que mandataire de la Couronne, les biens acquis par VIA TGF deviendront des terres fédérales.

En l'absence d'une déclaration de statut de société mandataire en vertu de cette loi, Transports Canada ne serait pas en mesure de fournir les garanties nécessaires demandées par les soumissionnaires avant la signature de l'entente d'avant-projet, prévue pour cet automne. Sans ces garanties, VIA TGF ne gagnerait pas la confiance du marché en raison de l'incertitude du soutien financier de la part du gouvernement. Ces garanties sont donc essentielles.

[Français]

Ceci conclut mes remarques. Encore une fois, je vous remercie de nous avoir invités à nous exprimer sur ce projet passionnant.

[Traduction]

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

[Français]

**La sénatrice Miville-Dechêne :** On discute ici de la partie du budget qui touche à la création de cette filiale de VIA Rail, qui est un sujet assez technique.

J'aimerais savoir ceci : quels sont les avantages d'une telle solution par opposition à demander à VIA Rail de faire le travail, et comment comparez-vous cela? Par exemple, au Québec, on a un très gros projet de TGM et on a demandé à la Caisse de dépôt

Québec (CDPQ) to facilitate its creation. So, you've made other choices and you're creating a subsidiary from scratch, but it's going to take time for it to develop a certain expertise. Explain to me why you made this choice. Other than to say it's one of Her Majesty's companies, what more does it bring to Canadians?

**Mr. Robitaille:** Thank you, senator.

In fact, the approach the government has used is to study similar projects around the world, to determine which is the best structure to deliver the project.

What did we learn? That it was beneficial to have one organization focus on the construction project, while keeping another organization focused on operations. That's what we have now. VIA Rail will continue to do its excellent work and operate trains across Canada, and we'll also have an organization dedicated to managing the project, which is — let's not forget — the biggest infrastructure project since the St. Lawrence Seaway. So it calls for different skills.

The Crown corporation was created in 2022; it will soon be two years old, and it has continued to build its capacity.

Its board of directors is now almost complete, a CEO has been appointed and there are now about 80 employees to support the project, to go out and get world-class expertise and act as a counterpart to the private sector.

The government is responsible for procurement to keep its momentum while the Crown corporation builds its capacity. We're working hand in hand with VIA HFR on procurement and tendering, and when a private partner is selected, responsibility for the project will become that of this Crown corporation, which will now be mature enough to take on this role.

**Senator Miville-Dechêne:** I didn't know we had two choices, either a train that is completely high-speed from start to finish, or with only a few high-speed portions.

**Mr. Robitaille:** As part of the call for tenders, bidders are asked for two potential solutions: one with a maximum speed of 200 km/hour, which we call a conventional train service — although much faster than what we currently have — and a second proposal with no maximum speed.

et placement du Québec (CDPQ) d'en faciliter la création. Donc, vous avez fait d'autres choix et vous créez de toute pièce une filiale, mais cela prendra du temps avant que celle-ci réussisse à avoir une certaine expertise. Expliquez-moi pourquoi vous avez fait ce choix. À part pour dire que c'est une société de Sa Majesté, qu'est-ce que cela nous donne de plus à nous, Canadiens?

**M. Robitaille :** Merci, madame la sénatrice.

En fait, l'approche que le gouvernement a utilisée est d'étudier partout dans le monde des projets semblables, afin de déterminer quelle est la meilleure structure pour livrer le projet.

Qu'est-ce qu'on a appris? Qu'il était bénéfique d'avoir une organisation qui se concentre sur le projet de construction, tout en gardant une autre organisation qui se concentre sur les opérations. C'est ce qu'on a présentement. VIA Rail va continuer de faire son excellent travail et de faire fonctionner les trains à travers le Canada et on aura aussi une organisation qui se consacrera à la gestion du projet, qui est — il faut se le rappeler — le plus grand projet d'infrastructure depuis la Voie maritime du Saint-Laurent. Cela demande donc des compétences différentes.

La société d'État a été créée en 2022; cela fera bientôt deux ans qu'elle existe, et elle a continué à bâtir sa capacité.

Son conseil d'administration est maintenant presque complet, un PDG a été nommé et ils en sont maintenant à environ 80 employés pour soutenir le projet, afin d'aller chercher une expertise de classe mondiale et d'agir comme contrepartie au secteur privé.

Le gouvernement est responsable de l'approvisionnement afin de garder son élan pendant que la société d'État bâtit sa capacité. On travaille main dans la main avec VIA TGF pour l'approvisionnement et pour l'appel d'offres, et lorsqu'un partenaire privé sera sélectionné, la responsabilité du projet deviendra celle de cette société d'État, qui sera maintenant suffisamment mature pour occuper ce rôle.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Je ne savais pas qu'on avait deux choix, soit un train qui est complètement à grande vitesse du début à la fin, ou avec seulement quelques portions à grande vitesse.

**M. Robitaille :** Dans le cadre de l'appel d'offres, on demande aux soumissionnaires deux solutions potentielles : une avec une vitesse maximale de 200 km/heure, que l'on appelle un service de train conventionnel — bien que beaucoup plus rapide que ce qu'on a actuellement —, et une deuxième proposition sans maximum de vitesse.

This summer, we will receive their proposals, and with this information, the government will be able to consider high-speed train options, whether for certain segments or for the entire project.

**Senator Miville-Dechêne:** So, either segments or the whole train that would be high speed are still on the table?

**Mr. Robitaille:** Exactly; the decision will be based on the cost, the quality of the proposals and the benefits it will all offer.

**Senator Miville-Dechêne:** Do we already have a maximum cost? Has this already been included in a budget?

**Mr. Robitaille:** At this stage, it's premature to have a budget, because we need to look at costs over the entire project life cycle. There are construction costs, but revenue and profitability will also depend on service quality and customer traffic. The initial cost of construction is higher, but you have to consider the long-term benefits.

**Senator Miville-Dechêne:** I love trains, so the subject interests me a lot.

**Senator Simons:** I love trains too.

[English]

Unfortunately, I live in Alberta, and this train is not going to help me much. When I visit Ontario and Quebec, I look forward to one day being wheeled in from my wheelchair onto the train.

I want to focus in on the issue of Crown immunity and the assembly of land that's going to be required. As I understand this legislation, giving agency status would allow that land acquisition not to have to comply with municipal or provincial land use regulation. The agency would have the same power that the federal government would have, presumably, to purchase or expropriate land.

Could you talk a bit about what that immunity from municipal and provincial legislation might mean in terms of land assembly and whether that lowers the cost of the land?

**Mr. Robitaille:** I will give the first part of the answer and turn to Ms. Dolan for the second part.

The agency status does not provide VIA HFR with the authority to expropriate land. The Expropriation Act, with the responsibility of the Minister of Public Services and Procurement, would remain a requirement for the land. That said, you are correct that once it is federal land, the applicability of municipal and provincial regulation is different.

Cet été, nous recevrons leurs propositions, et avec cette information, le gouvernement pourra considérer les options de trains à grande vitesse, que ce soit pour certains segments ou pour la totalité du projet.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** C'est encore sur la table, soit des segments ou tout le train qui serait à grande vitesse?

**M. Robitaille :** Exactement; la décision sera basée sur le coût, la qualité des propositions et les bénéfices que tout cela va offrir.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** Est-ce qu'on a déjà un coût maximum? Est-ce que cela a déjà été prévu au budget?

**M. Robitaille :** À ce stade-ci, c'est prématuré d'avoir un budget, car il faut examiner les coûts sur l'ensemble du cycle de vie du projet. Il y a les coûts de construction, mais les revenus et la rentabilité vont aussi dépendre de la qualité du service et l'achalandage. Le coût initial de construction est plus élevé, mais il faut considérer les bénéfices à long terme.

**La sénatrice Miville-Dechêne :** J'adore les trains, alors le sujet m'intéresse beaucoup.

**La sénatrice Simons :** Moi aussi, j'adore les trains.

[Traduction]

Malheureusement, j'habite en Alberta, et ce train ne me sera pas vraiment utile. Pour mes voyages en Ontario et au Québec, j'ai hâte de pouvoir un jour monter dans le train, assise dans mon fauteuil roulant.

Je voudrais me concentrer sur la question de l'immunité de la Couronne et sur le regroupement des terres qui sera nécessaire. Si je comprends bien ce projet de loi, l'octroi du statut de société mandataire permettrait d'outrepasser la réglementation municipale ou provinciale en matière d'utilisation des terres pour acquérir des terrains. La société mandataire aurait vraisemblablement le même pouvoir que le gouvernement fédéral pour acheter ou exproprier des terres.

Pourriez-vous nous parler un peu de ce que cette immunité par rapport aux règles municipales et provinciales pourrait signifier pour le regroupement de terrains et nous dire si elle réduirait le coût des terrains?

**M. Robitaille :** Je donnerai la première partie de la réponse, puis je céderai la parole à Mme Dolan pour la seconde partie.

Le statut de société mandataire ne conférerait pas à VIA TGF le pouvoir d'exproprier des terrains. La loi sur l'expropriation, qui relève du ministre des Services publics et Approvisionnement, resterait une exigence pour les terrains. Cela dit, vous avez raison de dire qu'une fois qu'un terrain devient fédéral, l'applicabilité des réglementations municipales et provinciales est différente.

I'll turn it over to Ms. Dolan to walk us through some of the key differences.

**Natalie Dolan, Executive Director, Policy, High Frequency Rail, Transport Canada:** In terms of land and what that means from the perspective of land ownership being federal land, the land would not be subject to other orders of government taxes. That's a key piece, but it's not the main element. There's something called payment in lieu of taxes, which I'm sure you're familiar with. It's how the municipalities are compensated for that land in a manner that's not through taxation. That's one key piece.

Another key piece is that the land would not be subject to municipal zoning. VIA HFR has an extensive stakeholder municipal engagement plan to work through to have a plan that will enable us to effectively work with municipalities on location. However, in effect, by being federal lands, the land would not be subject to municipal zoning laws. Those are the two main impacts.

**Senator Simons:** I think Mr. Robitaille said in the beginning that this is also going to be good for reconciliation. The right-of-ways or the land you're intending to assemble, is any of it Indigenous land?

**Mr. Robitaille:** Part of the competitive RFP process is to get a proposal that includes the alignment. At this point, we have not determined the final alignment, where the tracks will be. That said, it is a requirement that the tracks are not built on current reserve land, but there are also areas that are subject to land claims from various communities.

Maybe Mr. Camiré can describe the extensive engagement we're doing and how the project is being designed so that we can support the goal of reconciliation.

**François Camiré, Director General, Technical, Engineering and Impact Assessment, High Frequency Rail, Transport Canada:** As Vincent mentioned, there are two criteria we are using as we are in discussion with the three consortiums. One is to avoid any reserves, as well as plots of land where there are potential land claims.

As part of our engagement during the procurement process with the consortiums, we have had many discussions with them and we are looking at proposed alignments that they may be considering, always making sure we consider the two points I just mentioned.

We are working closely with our colleagues from Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs, or CIRNAC, to ensure we have a good understanding of the locations we are discussing with the proponents.

Je laisse la parole à Mme Dolan pour qu'elle nous présente les principales différences.

**Natalie Dolan, directrice générale, Politiques, Train à grande fréquence, Transports Canada :** Les terres fédérales ne sont pas assujetties aux impôts d'autres ordres de gouvernement. C'est un élément clé, mais ce n'est pas le principal. Il y a ce que l'on appelle les paiements tenant lieu d'impôts, que vous connaissez certainement. C'est ainsi que les municipalités sont indemnisées pour les terrains, sans recourir aux impôts. C'est un élément clé.

Un autre élément clé est que les terrains ne seraient pas visés par le zonage municipal. La filiale VIA TGF s'est dotée d'un vaste plan de mobilisation des parties prenantes municipales qui lui permettra de trouver un mécanisme pour travailler efficacement avec les municipalités sur le terrain. Toutefois, du fait qu'il s'agit de terres fédérales, elles ne seraient pas soumises aux règles de zonage municipal. Ce sont là les deux principales conséquences.

**La sénatrice Simons :** Je crois que M. Robitaille a dit au début que le projet serait aussi favorable pour la réconciliation. Est-ce que certains des droits de passage ou des terres que vous avez l'intention de regrouper sont des terres autochtones?

**M. Robitaille :** Le processus concurrentiel d'appel d'offres demande notamment une proposition de tracé. À ce stade, nous n'avons pas encore déterminé l'alignement final, c'est-à-dire l'endroit où les voies seront construites. Cela dit, les voies ne doivent pas être construites sur les terres de réserve actuelles, mais il y a aussi des zones qui font l'objet de revendications territoriales de la part de diverses communautés.

M. Camiré pourrait peut-être décrire notre vaste mobilisation et la manière dont le projet est conçu pour que nous puissions soutenir l'objectif de réconciliation.

**François Camiré, directeur général, Technique, ingénierie et analyse d'impact, Train à grande fréquence, Transports Canada :** Comme M. Robitaille l'a mentionné, nous utilisons deux critères dans le cadre de nos discussions avec les trois consortiums. Le premier est d'éviter les réserves, ainsi que les parcelles de terre visées par de potentielles revendications territoriales.

Pendant le processus d'approvisionnement, nous avons de nombreuses discussions avec les consortiums et nous examinons les propositions de tracés qu'ils pourraient envisager, en veillant toujours à prendre en compte les deux critères que je viens de mentionner.

Nous travaillons en étroite collaboration avec nos collègues du ministère des Relations Couronne-Autochtones et des Affaires du Nord, ou RCAANC, pour nous assurer de bien nous entendre sur les lieux discutés avec les promoteurs.

**Senator Simons:** Typically, as I understand it, agents of the Crown don't contract with the Crown. What safeguards are in place to make sure there isn't — I don't know if “conflict of interest” is the right technical term, but if you have a situation where they have been declared an agent of the Crown, you're now giving them special power to contract with the Crown as well; is that correct?

**Mr. Robitaille:** The provision here is that they are declared an agent of the Crown, but they can also sign certain contracts as if they were not an agent of the Crown. The goal is not to sign contracts with the Crown itself, but it's really for certain purposes. It represents a more prudent approach to have VIA HFR not act as an agent of the Crown.

**Senator Simons:** How does that work? It's like Schrödinger's train. Are they or aren't they an agent of the Crown?

**Ms. Dolan:** As an agent of the Crown, they won't be contracting with the Crown. But I think Mr. Robitaille's point is that even when they're making other contracts, they're in their own right and name.

For example, if they hired a consultant, they have the full financial backing of the Crown. If what they're doing falls within their mandate as it has been approved, for example, through their corporate plan, if they're doing something within the context of what is approved and accepted for them to be doing, it is the Crown that gives them that financial backing. When they go into, for example, an agreement with a private development partner, they will be backed up financially by the Crown. So they are entering into the relationship as an entity, but they have the backing of the Crown. If that helps, that is the mechanism, what's actually happening.

**Senator Simons:** I've made a joke, but I really do look forward to riding this train. I am obsessed. The second most exciting part of our honeymoon was riding the TGV.

**The Chair:** Senator Simons, when we go in camera, we'll ask about the first one.

**Senator Dasko:** How can I follow this one? Thank you for being here. On the topic of excitement, I'm very excited by this train proposal. Being from Toronto, of course, I'm always looking for a faster way to get to Montréal and Ottawa. This will be it, right? We just have to hope that it's going to happen.

**La sénatrice Simons :** En règle générale, si j'ai bien compris, les mandataires de la Couronne ne passent pas de contrats avec la Couronne. Quelles sont les garanties mises en place pour s'assurer qu'il n'y a pas... Je ne sais pas si « conflit d'intérêts » est le terme technique approprié, mais si on se retrouve dans une situation où la filiale a été déclarée mandataire de la Couronne, vous lui donnez maintenant le pouvoir spécial de passer des contrats avec la Couronne également; est-ce exact?

**M. Robitaille :** La disposition prévoit qu'elle serait déclarée mandataire de la Couronne, mais elle pourrait également signer certains contrats comme si elle n'était pas mandataire de la Couronne. La déclaration de statut de mandataire n'est pas de signer des contrats avec la Couronne elle-même, mais de servir à certaines fins. Il est plus prudent que VIA TGF n'agisse pas comme mandataire de la Couronne.

**La sénatrice Simons :** Quel serait donc le fonctionnement? On dirait le train de Schrödinger. VIA TGF serait-elle ou non mandataire de la Couronne?

**Mme Dolan :** En tant que mandataire de la Couronne, elle ne passera pas de contrats avec la Couronne. Mais je pense que M. Robitaille disait que, même lorsqu'elle passe d'autres contrats, elle le fait en son propre nom.

Par exemple, si elle engageait un consultant, elle bénéficierait du soutien financier total de la Couronne. Si ses activités relèvent de son mandat comme il a été approuvé — par exemple, dans le cadre de son plan d'entreprise —, si elle exerce une activité approuvée et acceptée pour elle, c'est la Couronne qui lui donne ce soutien financier. Si la filiale conclut, par exemple, un accord avec un partenaire qui est un promoteur privé, elle sera soutenue financièrement par la Couronne. Elle s'engage donc dans la relation en tant qu'entité, mais elle a le soutien de la Couronne. Voilà le mécanisme, ce qui se passe en réalité. J'espère que l'explication est utile.

**La sénatrice Simons :** J'ai fait une blague, mais j'ai vraiment hâte de prendre ce train. J'en fais une obsession. Le deuxième élément le plus exaltant de notre lune de miel était le train à grande vitesse.

**Le président :** Sénatrice Simons, lorsque nous siégerons à huis clos, nous vous demanderons quelle partie a été la plus exaltante.

**La sénatrice Dasko :** Comment puis-je enchaîner après un tel commentaire? Je vous remercie de votre présence. Toujours sur le thème de l'exaltation, j'accueille cette proposition de train avec un grand enthousiasme. Comme j'habite Toronto, je suis toujours à la recherche d'un moyen plus rapide de me rendre à Montréal et à Ottawa. C'est la solution que j'attends, n'est-ce pas? Il ne nous reste plus qu'à espérer qu'elle se concrétise.

You have already answered one question. I was going to ask you how many companies are bidding. You said three.

In terms of the procurement, you have given them specs for two options. Surely, there must be some ballpark that they are working with and that you are working with. Can you say what it is?

**Mr. Robitaille:** You mean ballpark on cost?

**Senator Dasko:** Yes.

**Mr. Robitaille:** At this point, we need to respect the competitive process and not give out numbers that could influence their proposal. We are very much looking forward to getting the information from our bidders.

**Senator Dasko:** There must be some numbers floating around. You can't say what they are.

**Mr. Robitaille:** Correct.

**Senator Dasko:** Okay. That's understood.

I'm interested in how much of the track is a new dedicated track and whether the train will actually have to use some other tracks. When you use the train stations in communities, they are all in central areas. Are you going to be able to have a dedicated track all the way? You have to use track that is already there, correct? Can you just explain that a bit more?

**Mr. Robitaille:** Our different bidders have different solutions. The information that we have is that the tracks will be mostly dedicated. You can imagine them next to existing tracks, like freight tracks, and sometimes in a completely new area. The goal here is to remove the dependency on host railways like CN and others.

To get into cities, as you've said, there are benefits of having stations that are centrally located. Again, accessing those stations is one of the most important elements of HFR. We are requiring that the stations in Montréal, Toronto and Quebec City be located centrally in the downtown area — either in an existing station or something close by.

To access those cities, in particular Toronto, there will need to be a sharing of tracks with Metrolinx. They are a like-minded passenger railway, and we have an excellent relationship with them. In Montréal, depending on what rail you use, there are different challenges. Overall, we expect that there will be some sharing of tracks to access the downtown area.

Vous avez déjà répondu à une de mes questions. J'allais vous demander combien d'entreprises soumissionnent ce projet. Vous avez dit qu'il y en a trois.

En ce qui concerne la passation des marchés, vous leur avez donné des spécifications pour deux options. Il doit certainement y avoir une marge de manœuvre dont eux et vous tenez compte. Pouvez-vous nous donner sa teneur?

**M. Robitaille :** Vous parlez d'une marge de manœuvre en matière de coûts?

**La sénatrice Dasko :** Oui.

**M. Robitaille :** À ce stade, nous devons respecter le processus concurrentiel et ne pas donner de chiffres qui pourraient influencer leurs propositions. Nous sommes impatients de recevoir les informations de nos soumissionnaires.

**La sénatrice Dasko :** Certains nombres doivent être mentionnés. Or, vous ne pouvez pas les répéter.

**M. Robitaille :** C'est exact.

**La sénatrice Dasko :** D'accord, c'est noté.

J'aimerais savoir quelle proportion de la voie ferrée sera nouvelle et réservée pour ce projet, et si le train devra emprunter d'autres voies. Les gares dans les communautés sont toutes situées dans des zones centrales. Sera-t-il possible de disposer d'une voie réservée sur tout le trajet? Vous devez utiliser des voies qui existent déjà, n'est-ce pas? Pouvez-vous nous donner un peu plus d'explications?

**M. Robitaille :** Nos différents soumissionnaires proposent des solutions différentes. D'après les informations dont nous disposons, les voies seront principalement réservées. On peut les imaginer à côté des voies existantes, comme les voies de fret, et parfois dans des zones complètement nouvelles. L'objectif est de se défaire de la dépendance à l'égard des sociétés ferroviaires hôtes comme le CN et d'autres.

Pour se rendre dans les villes, comme vous l'avez dit, il est avantageux que les stations soient situées dans les centres. Là encore, l'accès à ces stations est l'un des éléments les plus importants du TGF. Nous exigeons que les stations de Montréal, Toronto et Québec soient situées au centre-ville — soit dans une station existante, soit à proximité.

Pour se rendre dans ces villes, en particulier à Toronto, il faudra partager les voies avec Metrolinx. Il s'agit d'une société ferroviaire de passagers qui partage les mêmes idées que nous, et avec qui nous entretenons une excellente relation. À Montréal, les défis sont différents selon le type de voies utilisées. Dans l'ensemble, nous nous attendons à devoir partager des voies pour accéder au centre-ville.

**Senator Dasko:** How are they going to deal with the issue of level crossings?

**Mr. Robitaille:** For the trains to go 200 kilometres an hour, or more, most or all of the great crossings would need to be eliminated for the project.

**Senator Dasko:** What are some of the ways they will deal with that then? I am thinking about the European trains that I have seen. Some of them travel along what seems to be a very deep ditch — I call it a ditch because I don't know what other word to use. The train runs below grade, essentially. It's something I have noticed when I've been there. How are they going to deal with that?

**Mr. Robitaille:** There are various solutions. One is doing a cut to have the tracks. Often it is easier to have the roads go under the tracks because trains cannot go as steeply up and down as easily as cars. You see this in many cities, like Montréal and Toronto. You see many of the roads going under the tracks when they did a great separation.

The third option is to have to tunnel part of the alignment or to elevate the tracks. You must have seen those in Europe. Those are the most common approaches to separate trains from other vehicular traffic.

**Senator Quinn:** Thank you for being here tonight. My question comes back to one of my colleague's earlier questions. We're going to create an agent of the Crown who is going to act independently and become the contracting authority but with the financial backing of the Government of Canada.

Where does the sharing or the liability reside? At the end of the day, if something goes wrong, the federal government is going to be responsible because the agency can't sustain that responsibility. Is that correct?

**Mr. Robitaille:** That is correct.

**Ms. Dolan:** Thank you, senator. You have your finger right on the money. That is exactly one of the purposes of this.

**Senator Quinn:** With the creation of this agency back in 2022, why wasn't this dealt with then? There would have been a decent understanding going into it. We're dealing with it in the BIA, and it has significant implications for the creation of that agency to conduct the work on behalf of the Government of Canada. Is there a relationship between the government and the agency when it comes to the review and award of contract or will they have complete independence?

**La sénatrice Dasko :** Comment composera-t-on avec les passages à niveau?

**M. Robitaille :** Pour que les trains puissent rouler à 200 kilomètres à l'heure, voire plus, la plupart ou la totalité des grands passages à niveau devront être supprimés pour le projet.

**La sénatrice Dasko :** Dans ce cas, quels sont les moyens mis en œuvre pour résoudre ce problème? Je pense aux trains européens que j'ai vus. Certains d'entre eux circulent le long de ce qui semble être un fossé très profond — j'emploie le mot « fossé » parce que je ne sais pas quel autre mot utiliser. Certains trains circulent essentiellement au-dessous du niveau du sol. C'est quelque chose que j'ai remarqué en Europe. Comment cela sera-t-il géré?

**M. Robitaille :** Il existe diverses solutions. L'une d'entre elles consiste à couper le relief pour les voies. Souvent, il est plus facile de faire passer les routes sous les voies, car les trains ne peuvent pas monter et descendre des dénivellations aussi abruptes que les voitures. C'est ce que l'on voit dans de nombreuses villes, comme Montréal et Toronto. De nombreuses routes passent sous les voies lorsque le relief a été grandement excavé.

La troisième option consiste à creuser un tunnel sur une partie du tracé ou à surélever les voies. Vous avez dû voir cette solution en Europe. Ce sont les approches les plus courantes pour séparer les trains des autres véhicules.

**Le sénateur Quinn :** Je vous remercie d'être parmi nous ce soir. Ma question revient sur l'une des questions précédentes de ma collègue. Nous allons créer une société mandataire de la Couronne qui agira de manière indépendante et deviendra l'autorité contractante, mais avec le soutien financier du gouvernement du Canada.

Comment la responsabilité sera-t-elle partagée? En fin de compte, si un problème survient, le gouvernement fédéral sera responsable parce que la société mandataire ne pourra pas assumer cette responsabilité. Est-ce exact?

**M. Robitaille :** Oui.

**Mme Dolan :** Merci, monsieur le sénateur. Vous avez mis le doigt sur l'essentiel. C'est exactement l'un des objectifs de l'initiative.

**Le sénateur Quinn :** Quand la filiale a été créée en 2022, pourquoi cette question n'a-t-elle pas été réglée? On comprenait assez bien la situation. Nous traitons cette question dans la Loi d'exécution du budget, et elle a d'importantes répercussions pour la création de cette société mandataire chargée d'effectuer le travail au nom du gouvernement du Canada. Le gouvernement et la société mandataire seront-ils liés pour l'examen et l'attribution des contrats, ou la société mandataire jouira-t-elle d'une indépendance totale?

**Mr. Robitaille:** The project has and will continue to have a robust governance process. Obviously, the corporation has the CEO and a board of directors that has a fiduciary responsibility for the project. This is a nation-building project involving significant complexity and cost, so there will be oversight by the Government of Canada.

I know I had a lot of things in my introductory remarks, but at every stage of the project there will be decision gates that will be taken by the government based on the progress that the HFR has made.

The goal here is to have the right balance between the flexibility and nimbleness that is necessary to advance a project like this at a good speed, while at the same time having that robust oversight by the government as the shareholder, with the taxpayers being the ultimate funders of the project.

**Senator Quinn:** There's always contingencies for liabilities. Those liabilities would be addressed by the federal government in concert with the agency, is that correct?

**Mr. Robitaille:** Correct. The agency will ultimately get all of its funding from the Government of Canada. If the project costs more, then it's going to be a bigger cost for taxpayers. If the project costs less, then it will be a lower cost for taxpayers.

**Senator Quinn:** In the documentation we got, it says that the bidders, or the private sector I guess, want to have confidence in the agency. Therefore, this is being dealt with in an expeditious fashion using the BIA. Other places in the documentation states that separate legislation could have been an option.

If that was an option, the department would have been talking about it probably in 2022 — that is, about the best way to set up the agency. Here we are, again, with the BIA, with things with big impacts, but it seems like we're catching up with what probably should have been done at first.

I wish the officials from VIA and VIA HFR were here this evening because they are the ones who will be responsible for the overall management of this. I appreciate you folks are from the department, but you can't represent that agency. It would be an unfair place for you to be with me asking questions that I probably want to ask the agency, is that fair?

**Mr. Robitaille:** That is correct. For the procurement, we are working hand in hand with the VIA HFR. We are team Canada working on the project. We're preparing for the next phase where they will be in charge of the project and the government will take a step back and go back to the role of the shareholder and investor in the project.

**M. Robitaille :** Le projet compte et continuera de compter un processus de gouvernance solide. Bien entendu, la société a un PDG et un conseil d'administration qui ont une responsabilité fiduciaire à l'égard du projet. Il s'agit d'un projet d'édification de la nation assorti d'une grande complexité et d'un coût élevé, qui sera donc chapeauté par le gouvernement du Canada.

Je sais que j'ai abordé de nombreux points dans ma déclaration liminaire, mais à chaque étape du projet, le gouvernement prendra des décisions en fonction des progrès réalisés par le TGF.

L'objectif est de trouver un juste équilibre entre la flexibilité et l'agilité nécessaires pour faire avancer un tel projet à un bon rythme, tout en assurant un contrôle rigoureux de la part du gouvernement qui sera l'actionnaire, les contribuables étant les bailleurs de fonds ultimes du projet.

**Le sénateur Quinn :** Il y a toujours des éventualités de passif. Cela serait traité par le gouvernement fédéral de concert avec la société, n'est-ce pas?

**M. Robitaille :** Oui. La société sera entièrement financée par le gouvernement du Canada. Si le projet coûte plus cher, le coût sera plus élevé pour les contribuables. S'il coûte moins cher, le coût sera moindre pour les contribuables.

**Le sénateur Quinn :** Dans la documentation que nous avons reçue, il est écrit que les soumissionnaires — donc le secteur privé — souhaitent être confiants quant à la société. C'est pourquoi cette question est traitée de façon expéditive dans la Loi d'exécution du budget. Il est également écrit ailleurs dans la documentation qu'il aurait été possible de déposer un projet de loi distinct à ce sujet.

Si c'était une option, le ministère en aurait probablement parlé en 2022 au moment de discuter de la meilleure façon d'instaurer la société. Or, nous voici une fois de plus à traiter de la Loi d'exécution du budget pour des enjeux qui ont une grande incidence, mais nous semblons faire du rattrapage en choisissant maintenant l'approche qui aurait dû être adoptée dès le départ.

J'aurais aimé que les dirigeants de VIA Rail et de VIA TGF soient des nôtres ce soir, car ce sont eux qui seront responsables de la gestion globale de ce projet. Je suis conscient que vous travaillez pour le ministère, mais vous ne pouvez pas représenter cette société. Il serait injuste que je vous demande de répondre à des questions que je voudrais probablement poser à la société, n'est-ce pas?

**M. Robitaille :** Vous avez raison. Nous travaillons de concert avec VIA TGF pour l'approvisionnement. L'équipe Canada travaille sur ce projet. Nous nous préparons pour la phase suivante, qui sera la prise en charge du projet. Lors de cette étape, le gouvernement prendra du recul et reprendra son rôle d'actionnaire et d'investisseur dans le projet.

**Senator Quinn:** I appreciate that you can't specify any class of estimate. But you probably can comment on how much has been spent on this initiative so far?

**Mr. Robitaille:** Up to March 31, 2024, \$132 million has been spent, so that covers the due diligence. Because VIA Rail made the proposal in 2016, those costs include the due diligence made on the initial proposal; the creation of a joint project office between VIA Rail and the Canada Infrastructure Bank to develop the business case for the project, and the preparation for the request for proposals that we have run as well as the initial portion of the bid fee that we're paying to all the bidders.

**Senator Quinn:** Who will operate and maintain this project at the completion of the project? Is it the Crown agency?

**Mr. Robitaille:** Basically the Crown agency will be responsible or VIA HFR will be responsible for a contract that includes the design, construction, maintenance and operation of the service.

**Senator Quinn:** The agency will do it?

**Mr. Robitaille:** Yes, they will do the oversight.

**Senator Quinn:** My last question is this high-speed rail, which is way overdue, other countries have done this very well, but in any case this is on the very high end of the VIA Rail revenue generation spectrum. So if that revenue is accrued to the books of the agency, who is going to be responsible for operation and maintenance, what happens to the rest of the VIA Rail system? Is this the beginning of the end for rail service to my colleagues serviced out West? Is it the end of rail service in Atlantic Canada, which is already down to virtually nothing? Is this the beginning of the end? We will concentrate on the big, high-speed populated area, is that partly what is going on?

**Mr. Robitaille:** Budget 2024 also included a commitment for the Government of Canada to replace VIA Rail's fleet serving the rest of Canada so, the service to Halifax, the service between Toronto and Edmonton and going all the way to Vancouver, was an important commitment that was made in Budget 2024 to the long-term service that VIA Rail provides across the country.

**Senator Quinn:** Thank you. I'll go round two.

**Senator Clement:** Welcome to the committee. I also love trains. My goodness. I love them in Canada, but I wasn't on my honeymoon so there is no spice here, folks. But you know, when you're in Paris, it was this fast train and I am thinking to myself,

**Le sénateur Quinn :** Je sais que vous ne pouvez pas nous donner de catégorie d'estimation, mais vous pouvez probablement nous dire combien d'argent a été dépensé pour cette initiative jusqu'à présent, non?

**M. Robitaille :** En tout, on a dépensé 132 millions de dollars jusqu'au 31 mars 2024, ce qui couvre la diligence raisonnable. Comme VIA Rail a soumis sa proposition en 2016, ces coûts comprennent la diligence raisonnable liée à la proposition initiale, la création d'un bureau de projet conjoint entre VIA Rail et la Banque de l'infrastructure du Canada pour l'analyse de rentabilité du projet, la préparation de l'appel d'offres que nous avons lancé et les premiers frais liés à l'appel d'offres versés à tous les soumissionnaires.

**Le sénateur Quinn :** Qui assurera la gestion et la continuation du projet une fois celui-ci achevé? Est-ce la société d'État?

**M. Robitaille :** La société d'État — ou VIA TGF — sera responsable d'un contrat comprenant la conception, la construction, l'entretien et l'exploitation du service.

**Le sénateur Quinn :** La société s'en chargera?

**M. Robitaille :** Oui, elle se chargera de la supervision.

**Le sénateur Quinn :** Ma dernière question porte sur ce train à grande vitesse, qui aurait dû être instauré il y a longtemps. D'autres pays ont très bien fait à cet égard, mais de notre côté, il s'agit d'un projet qui se situe à l'extrémité supérieure du spectre de génération de revenus de VIA Rail. Si ces revenus sont comptabilisés dans les livres de la société, qui sera responsable de l'exploitation et de l'entretien du service? Qu'advient-il du reste du système de VIA Rail? Est-ce le début de la fin du service ferroviaire pour mes collègues dans l'Ouest ou dans la région de l'Atlantique, qui n'ont déjà presque plus de service? Est-ce le début de la fin? Nous nous concentrerons sur les grandes régions densément peuplées que l'on peut rapidement traverser. Est-ce bien ce qui va notamment se produire?

**M. Robitaille :** Dans le budget de 2024, le gouvernement du Canada s'est également engagé à remplacer la flotte de VIA Rail desservant le reste du Canada. Le service vers Halifax, entre Toronto et Edmonton et vers Vancouver est un engagement important du budget de 2024 pour le service à long terme que VIA Rail fournit au pays.

**Le sénateur Quinn :** Merci. Je poserai mes autres questions lors du deuxième tour.

**La sénatrice Clement :** Bienvenue au comité. Moi aussi j'adore les trains. Mon Dieu, c'est fou comme je les aime au Canada. Je n'étais pas en lune de miel, alors ce n'était pas excitant, mais j'ai pris un train rapide à Paris et je me suis dit :

“Why can’t we have this in Canada?” There is a lot of excitement around this project for sure.

I have three questions around community engagement, procurement process and also Cornwall. Full disclosure, I was the Mayor of Cornwall, and we had some challenging conversations with VIA Rail about service as a smaller community along a very busy corridor, but also challenging conversations around this project, and what it would mean for Cornwall, a small city of 50,000 people with an Indigenous community, with counties feeling left out of that because we’re on the rail owned by CN. Do we get a stop there on that high-frequency project?

I’m wearing my Ontario senator hat, and speaking for that region and wondering if you can reassure Cornwall and area — that’s between Montréal and Kingston — about whether they are going to be left out of this project.

Number two is the procurement process. I’m an Ontario senator. We talk about the Ottawa Light Rail project, and the unsuccessful situation going on in the City of Ottawa and the public’s perception around procurement and partnerships with private entities, right? You said in answer to Senator Quinn that the Crown agency will have oversight over this contract, but Canadians are having some doubts about how the government and Crown agencies partner with private entities.

My third question would be around community engagement. The word “taxpayer” was mentioned. This is the largest project since the *Voie Maritime*, so taxpayers have to understand what this means. How are you speaking to communities around this? Because I can tell you in Cornwall, we’re feeling a little left out, or maybe we are feeling that and want to feel more connected to the project. What are your plans around community engagement? How are you communicating with Canadians around this project?

**Mr. Robitaille:** Thank you, senator. I’ll take your question on Cornwall and I’ll turn over to my colleague Mr. Martin on procurement and Mr. Camiré on community engagement.

First, on Cornwall, thanks for this question. In my introduction, I mentioned lots of things. The commitment of the government is to build the new line that will be the new right of way, but also preserve service to existing communities like Cornwall and Kingston. So that line between Montréal and Toronto.

But the new service would not go through Cornwall. It would be more north, so that’s the alignment that we expect.

« pourquoi ne pourrions-nous pas avoir cela au Canada? » Ce projet génère assurément beaucoup d’enthousiasme.

J’ai trois questions à propos de la mobilisation communautaire, du processus d’approvisionnement et de Cornwall. J’ai été la mairesse de Cornwall, et nous avons eu des discussions difficiles avec VIA Rail sur le service en tant que petite collectivité située le long d’un corridor très fréquenté, mais aussi sur ce projet et ses implications pour Cornwall, qui est une petite ville de 50 000 habitants avec une communauté autochtone et des comtés qui se sentent exclus parce qu’ils se trouvent le long du chemin de fer appartenant au CN. Ce train à grande fréquence s’arrêtera-t-il à Cornwall?

Je vous parle au nom de la région en tant que sénatrice de l’Ontario. Pouvez-vous rassurer Cornwall et la région — qui se trouve entre Montréal et Kingston — et leur dire qu’ils ne seront pas laissés pour compte dans le cadre de ce projet?

Ma deuxième question porte sur le processus d’approvisionnement. Je suis une sénatrice de l’Ontario. Nous parlons du projet de train léger d’Ottawa, de l’échec de la Ville d’Ottawa et de la perception qu’a le public de l’approvisionnement et des partenariats avec des entités privées, n’est-ce pas? Vous avez dit, en réponse au sénateur Quinn, que la société d’État supervisera ce contrat, mais les Canadiens ont des doutes quant à la façon dont le gouvernement et les sociétés d’État établissent des partenariats avec des entités privées.

Ma troisième question porte sur la mobilisation communautaire. Nous avons mentionné le mot « contribuable ». Il s’agit du plus grand projet depuis le projet de la Voie maritime, et les contribuables doivent donc comprendre ce que cela signifie. Comment décrivez-vous ce projet au public? Je peux vous dire qu’à Cornwall, nous nous sentons un peu exclus. Nous aimerions nous sentir plus liés au projet, à tout le moins. Quels sont vos projets de mobilisation communautaire? Comment décrivez-vous ce projet aux Canadiens?

**M. Robitaille :** Merci, madame la sénatrice. Je vais répondre à votre question sur Cornwall et je passerai ensuite la parole à mon collègue, M. Martin, puis à M. Camiré, pour qu’ils vous parlent de l’approvisionnement et de la mobilisation communautaire respectivement.

Commençons par Cornwall. Je vous remercie de cette question. J’ai mentionné beaucoup de choses dans mes remarques liminaires. Le gouvernement s’est engagé à construire la nouvelle ligne qui sera la nouvelle emprise, mais aussi à préserver le service actuel fourni à des collectivités comme Cornwall et Kingston, donc la ligne entre Montréal et Toronto.

Cela dit, le nouveau service ne passera pas par Cornwall. Il passera plus au nord. C’est ce qui est prévu.

Part of the commitment and the request that we're making to bidders is to improve the service to those communities. As the Mayor of Cornwall, I'm sure you have taken the train or you have seen it. Currently the schedules are optimized for a trip between Toronto and Montréal. I was looking at the schedule actually for Cornwall. I think the earliest you can get to Montréal is about noon or something. It is the same thing to Toronto.

One of the areas we know that the service can be improved, if you're not trying to cater to a passenger between Montréal and Toronto, is actually having a schedule that works for the people of Cornwall or Kingston, which is not the case right now.

To be honest, the new line will not come through Cornwall, but we are seeing opportunities to improve the service in a manner that will make the train more compelling for the residents of the city.

On the step that we're taking on the procurement, if you allow us, we have been looking at projects in Canada and across the world looking at the best practice, the things to do and the things to avoid. Mr. Martin, maybe you can walk us through some of the key lessons learned and why we're doing the things the way we are.

**Mr. Martin:** In a very complex project of this size, it's very important to learn from other projects, megaprojects. One of them was the Ottawa LRT. In particular, we studied very closely the Ottawa Light Rail Transit Public Inquiry and the report with different recommendations.

There are a number of differences between the approach that we're taking and the approach that the city took. In particular, we chose a collaborative P3 model which is a step forward from the traditional P3 model. It's an important differentiation where we engage the partner earlier to help us with innovation, finding ways to provide and to maximize the benefits to the project. Also, we have created the Crown corporation, as mentioned by Mr. Camiré, to absorb, to be able to attract the professionals and the skills required to deliver a project of this magnitude.

It's also very important that we are using this collaborative approach. We're selecting right now the private developer partner who will collaborate with VIA HFR to further advance the project together.

The last important part is that we are selecting a private partner that is responsible for the design, construction, maintenance and operations. We think that there are important differences with the project that you have referenced, but we have studied it as well as many other projects in Canada and overseas.

Une partie de l'engagement et de la demande que nous faisons aux soumissionnaires est d'améliorer le service fourni à ces collectivités. En tant qu'ancienne mairesse de Cornwall, je suis certain que vous avez déjà pris le train ou que vous l'avez vu passer. Présentement, les horaires sont optimisés pour les voyages entre Toronto et Montréal. J'ai regardé l'horaire offert pour Cornwall. Je pense qu'il est possible de se rendre à Montréal au plus tôt vers midi environ. Il en va de même pour Toronto.

Nous savons qu'une amélioration possible pour les passagers qui ne voyagent pas entre Montréal et Toronto serait d'offrir un horaire qui fonctionne pour les habitants de Cornwall ou de Kingston, ce qui n'est pas le cas présentement.

Pour être franc, bien que la nouvelle ligne ne passera pas par Cornwall, nous voyons des possibilités d'améliorer le service actuel afin de rendre le train plus attrayant pour ses habitants.

En ce qui concerne l'approvisionnement, nous avons examiné des projets au Canada et à l'étranger pour déterminer les pratiques exemplaires ainsi que les choses à faire et à éviter. Monsieur Martin, peut-être pourriez-vous nous expliquer les principales leçons tirées et les raisons pour lesquelles nous agissons ainsi?

**M. Martin :** Pour un projet très complexe d'une telle ampleur, il est très important de tirer des leçons d'autres projets, de mégaprojets. L'un d'entre eux était le train léger d'Ottawa. Nous avons surtout étudié de très près l'enquête publique et le rapport qui contenait diverses recommandations à ce sujet.

Il existe des différences entre notre approche et celle de la Ville d'Ottawa. Par exemple, nous avons choisi un modèle de collaboration PPP, ce qui est une avancée par rapport au modèle PPP traditionnel. Il s'agit d'une différence importante. Nous mobiliserons notre partenaire plus rapidement pour qu'il nous aide à innover et à trouver des façons de générer et de maximiser les avantages du projet. Comme l'a dit M. Camiré, nous avons également créé la société d'État pour attirer les professionnels et les compétences nécessaires à la réalisation d'un projet d'une telle ampleur.

Il est également très important que nous utilisions cette approche collaborative. Nous sommes en voie de sélectionner notre partenaire, à savoir le promoteur privé qui travaillera de concert avec VIA TGF pour que le projet progresse.

Enfin, nous devons également veiller à choisir un partenaire du secteur privé qui sera responsable de la conception, de la construction, de l'entretien et de l'exploitation. Nous croyons qu'il existe des différences majeures entre le projet que vous avez évoqué et le nôtre. Nous l'avons étudié, mais nous avons également étudié de nombreux autres projets au Canada et à l'étranger.

**Senator Clement:** I'm glad you mentioned the light rail inquiry, because a lot of information came out of that. We've learned that traditional P3 models do not help the taxpayer. At the end of the day, it's the government agency that ends up paying more. If you're speaking of a collaborative model, which is different, I'm heartened by that, and we'll continue to get more information about that.

**Mr. Robitaille:** We spoke about the importance of the operator. In all three consortiums, we have a major international operator of both conventional and high-speed railway. For the team called Cadence, we have Keolis, SNCF from France that are participating, and they are well known. In Intercity Rail Developers, we have First Group, which is the largest private operator in the U.K., as well as Renfe from Spain, that are part of the organization, which is the high-speed rail operator and conventional rail operator in Spain. For QConnexion Rail Partners, we have Deutsche Bahn, which is the operator in Germany.

One thing we did not mention in our remarks is we have the best in the world competing for this. The world is paying notice. This is the largest project going on right now, and they all want to support Canada in that change.

**Mr. Camiré:** It is critical, as part of this project, for obvious reasons, that we consult with all of the stakeholders. Our strategy has been — and you may have noticed over the past couple of months, VIA HFR, namely, the newly appointed CEO, Martin Imbleau, has been very present, meeting with municipalities and Indigenous communities as well as various chambers of commerce. During the co-development phase, we will maintain or even increase the frequency of those engagements once the partner is identified.

We will continue to meet with all of the stakeholders I just mentioned throughout the co-development phase. As an example, during the environmental assessment, we will work with all affected stakeholders.

**Senator Clement:** Thank you for those answers. I'll say one last thing. It will be very important for those communities off that track, wherever they may be in Canada, that they feel confident that VIA Rail is not going to — I know this is not necessarily your file, but there is a connection. Canadians will buy into this project if they feel they're not going to be left out of service. That is crucial, and it's Cornwall but it's not just Cornwall. Thank you.

**Senator Quinn:** Just a couple of short things, really.

The consultations, section 35 Aboriginal rights with respect to consultation and whatnot, you mentioned you've laid out some potential routings. Have you done any consultation with First

**La sénatrice Clement :** Je suis heureuse que vous ayez mentionné l'enquête sur le train léger, car elle a permis de recueillir beaucoup d'informations. Nous avons appris que les modèles PPP traditionnels n'aident pas les contribuables. En fin de compte, c'est l'agence gouvernementale qui finit par payer plus. Vous parlez d'un modèle de collaboration, ce qui est différent. Cela m'encourage. Nous continuerons à nous informer sur ce sujet.

**M. Robitaille :** Nous avons parlé de l'importance de l'opérateur. Dans les trois consortiums, il y a un grand opérateur international de chemins de fer conventionnels et à grande vitesse. Dans l'équipe Cadence, il y a Keolis et la SNCF de la France qui participent au processus. Ces opérateurs sont bien connus. Dans Intercity Rail Developers, il y a First Group, qui est le plus grand opérateur privé du Royaume-Uni et Renfe, qui est l'opérateur ferroviaire conventionnel et à grande vitesse en Espagne. Pour ce qui est de QConnexion Rail Partners, il y a Deutsche Bahn, qui est l'opérateur en Allemagne.

Nous ne l'avons pas mentionné dans nos remarques liminaires, mais les meilleurs au monde sont en compétition pour ce projet. Le monde est à l'affût. Il s'agit du plus grand projet de l'heure, et tous veulent appuyer le Canada dans ce changement.

**M. Camiré :** Il est essentiel de consulter toutes les parties prenantes dans le cadre de ce projet, pour des raisons évidentes. Vous l'avez peut-être remarqué, mais VIA TGF, ou enfin le nouveau PDG, Martin Imbleau, a été très présent au cours des derniers mois. Il a rencontré les municipalités, les communautés autochtones et diverses chambres de commerce. Telle a été notre stratégie. Nous maintiendrons et augmenterons peut-être même la fréquence de cette mobilisation au cours de la phase de codéveloppement une fois que le partenaire aura été choisi.

Nous continuerons à rencontrer toutes les parties prenantes que je viens de mentionner tout au long de la phase de codéveloppement, notamment lors de l'évaluation environnementale.

**La sénatrice Clement :** Merci de ces réponses. J'ajouterai une dernière chose. Il sera très important pour les collectivités qui ne seront pas desservies par ce chemin de fer, peu importe où elles se trouvent au Canada, d'avoir la certitude que VIA Rail ne va pas... Bon, je sais que cela ne relève pas nécessairement de votre mandat, mais il y a un lien. Les Canadiens adhéreront à ce projet s'ils ont l'impression qu'ils ne seront pas privés de service. C'est crucial. Cela concerne Cornwall, mais pas seulement. Merci.

**Le sénateur Quinn :** J'aimerais juste poser quelques questions rapides, en fait.

L'article 35 sur les droits des Autochtones traite notamment de consultation. Vous avez dit que vous avez établi des routes potentielles. Avez-vous consulté les Premières Nations qui

Nations who could be affected, or are you waiting until the decisions are taken about what the routing will be and then go and consult? That could be disastrous for getting acceptance amongst First Nations.

**Mr. Robitaille:** We've been — Transport Canada and then VIA HFR have been consulting with the Indigenous community over the last year and a half in advance of the project. There are more than 40 Indigenous communities that can be impacted by the project. We've already been engaged multiple times. If time allows, I could ask Mr. Camiré to give you a few examples of what we've done, because we're trying to innovate in that field and go beyond what typical projects do to achieve that level of reconciliation.

**Senator Quinn:** I want to be respectful to my colleagues. You've answered in terms of, yes you've had those discussions already at this stage, which is good.

Under what authority — this project will go, as you say, Toronto right up to Quebec City. What's the authority that allows the federal government to do this project going through Ontario and across Quebec? In other words, is there something that needs to be done to give them the authority to execute this project in provincial territories?

**Ms. Dolan:** I will just start by saying that VIA Rail currently services across many provinces. This new railway company will be integrating VIA Rail's existing services and adding in the HFR line. This is more an expansion of existing services, and it would be a federal railway undertaking if we do this. There's no particular authority to — in addition that's needed.

**Senator Quinn:** Thank you for that answer, because I was wondering about — one of my pet areas is the declaratory power under section 92(10)(c) because that's a power that's been used for different projects of a large magnitude such as this in Canada, and I was curious if that's something that has to be looked at. I'll leave it at that.

My last question is this: The rail that goes into the station in Quebec City, does it need to be adjusted in order to accommodate the high-speed train, or are the current rails sufficient?

**Mr. Robitaille:** It depends on the ultimate service that is provided, but it is unlikely that the rail as is would provide sufficient capacity to get into Gare du Palais. At this point, it's too early to confirm where the stations would be, but it would either need to be improved to get into Gare du Palais or to have another station in Quebec City that would be close to downtown that would provide compelling service to the residents.

pourraient être affectées par ces trajets, ou attendez-vous que des décisions soient prises à cet égard pour mener des consultations? Cela pourrait s'avérer désastreux et dissuader les Premières Nations d'approuver le projet.

**M. Robitaille :** Transports Canada consulte les peuples autochtones depuis un an et demi en prévision du projet. VIA TGF a également commencé à le faire. Plus de 40 communautés autochtones pourraient être affectées par le projet. Nous les avons déjà consultées à plusieurs reprises. Si le temps le permet, je pourrais demander à M. Camiré de vous donner quelques exemples de ce que nous avons fait. Nous essayons d'innover et d'aller au-delà de ce que font les projets habituels pour atteindre ce niveau de réconciliation.

**Le sénateur Quinn :** Je tiens à être respectueux envers mes collègues. Vous avez répondu à ma question en disant que vous avez déjà eu des discussions, ce qui est une bonne chose.

En vertu de quelle autorité... Comme vous l'avez dit, ce projet desservira la région s'étalant de Toronto à Québec. Quelle est l'autorité qui permet au gouvernement fédéral de réaliser ce projet à travers l'Ontario et le Québec? Autrement dit, faut-il faire quelque chose pour lui donner l'autorisation d'exécuter ce projet dans ces provinces?

**Mme Dolan :** Je commencerai par dire que VIA Rail dessert déjà de nombreuses provinces. Cette nouvelle compagnie ferroviaire intégrera les services existants de VIA Rail et ajoutera la ligne TGF. Il s'agit d'une expansion des services existants et il s'agira d'une entreprise ferroviaire fédérale si nous nous en occupons. Il n'est donc pas nécessaire d'obtenir quelque autorisation.

**Le sénateur Quinn :** Merci, car je m'interrogeais sur... L'un de mes sujets de prédilection est le pouvoir déclaratoire inscrit à l'article 92(10)(c), car c'est un pouvoir qui a été utilisé pour divers projets de grande envergure comme celui-ci au Canada. J'étais donc curieux de savoir si c'est quelque chose qu'il faudrait examiner. Je m'en tiendrai là.

J'ai une dernière question. Faudra-t-il rajuster le chemin de fer qui entre dans la gare de Québec pour accueillir le train à grande vitesse? Le chemin de fer actuel est-il suffisant?

**M. Robitaille :** Cela dépend du service qui sera fourni en fin de compte, mais il est peu probable que le chemin de fer actuel fournisse une capacité suffisante pour se rendre à la Gare du Palais. Pour le moment, il est trop tôt pour confirmer l'emplacement des gares, mais il faudrait soit l'améliorer pour accéder à la Gare du Palais, soit construire une autre gare à Québec proche du centre-ville qui offrirait un service convaincant aux citoyens.

**Senator Quinn:** I only ask that because of the announcement last week about the initiative [Technical difficulties] —

**Mr. Robitaille:** *The pont de Quebec?*

**Senator Quinn:** — if some of that would be purposed for making sure the rail is in a condition that would allow the train to get across the river into the stations and whatnot. That's where the station is.

**Mr. Robitaille:** That allows me to clarify. The new service would remain on the north shore, so it would not cross the *pont de Quebec*.

**Senator Quinn:** Okay. Perfect.

**An Hon. Senator:** That's why it is going to Laval.

**Mr. Robitaille:** Yes, it is going to Laval, Trois-Rivières and then it would come through Quebec City, physically coming near the airport and staying on this side.

**Senator Quinn:** Thank you very much for all this, and I hope in the future, if this committee comes back to see how things are going, they will get the representatives from the agency. Thank you.

**Senator Simons:** I have two completely unrelated questions. One of them has to do with environmental assessment. The Impact Assessment Act would apply here because it's a federally regulated rail line through two provinces.

Do you have a sense of the timeline for what the environmental impact assessment process would look like?

**Mr. Robitaille:** You are correct that we expect that the Impact Assessment Act will apply to the project.

**Senator Simons:** That's the other Bill C-69, I know.

**Mr. Robitaille:** Correct. In Budget 2024, there was a statement around the target of completing the impact assessment process, as well as the regulatory process, within five years for a clean road project like this. Those would be the ballpark. But we are working closely with the agency to find efficiencies to reduce that time.

**Senator Simons:** This is a long line. That's a lot of assessment.

I have an unrelated question, because you said something that made my ears prick up. You said there was something in Budget 2024 for VIA Rail service in Western Canada, which I realize is not what we're talking about tonight. But as an Edmontonian, I can tell you that VIA Rail service in the West post-COVID became terrible. We used to get daytime train service. Now the

**Le sénateur Quinn :** Je pose la question en raison de l'annonce de la semaine dernière au sujet de l'initiative [difficultés techniques]...

**M. Robitaille :** Le pont de Québec.

**Le sénateur Quinn :** ... si une partie de cela servirait à veiller à ce que la condition de la voie ferrée permette au train de traverser le fleuve pour se rendre aux stations. C'est là où se trouve la station.

**M. Robitaille :** Cela me permet d'apporter une précision. Le nouveau service demeurerait sur la rive nord; il ne traverserait pas le pont de Québec.

**Le sénateur Quinn :** D'accord. Parfait.

**Une voix :** C'est pourquoi il se rend à Laval.

**M. Robitaille :** Oui, à Laval, à Trois-Rivières puis à Québec, près de l'aéroport; il resterait de ce côté.

**Le sénateur Quinn :** Je vous remercie beaucoup pour ces renseignements et j'espère qu'à l'avenir, si le comité décide de voir comment les choses se passent, nous recevrons les représentants de la société. Merci.

**La sénatrice Simons :** J'aimerais vous poser deux questions complètement différentes. La première porte sur l'évaluation environnementale. La Loi sur l'évaluation d'impact s'applique ici parce qu'il s'agit d'une voie ferrée sous réglementation fédérale, qui passe par deux provinces.

Savez-vous à quoi ressemblera l'échéancier pour le processus d'évaluation de l'impact environnemental?

**M. Robitaille :** Vous avez raison; nous nous attendons à ce que la Loi sur l'évaluation d'impact s'applique au projet.

**La sénatrice Simons :** C'est l'autre projet de loi C-69, je sais.

**M. Robitaille :** C'est exact. Dans le budget de 2024, il y avait un énoncé sur la réalisation du processus d'évaluation de l'impact environnemental et du processus réglementaire, soit dans les cinq ans pour un projet de route verte comme celui-ci. Il s'agit d'une estimation, mais nous travaillons en étroite collaboration avec la société pour trouver des moyens de réduire ce délai.

**La sénatrice Simons :** C'est long. Ce serait une évaluation exhaustive.

Ma prochaine question n'a aucun lien avec la précédente, mais vous avez dit quelque chose qui m'a intriguée. Vous avez dit qu'il y avait un élément du budget de 2024 qui portait sur le service de VIA Rail dans l'Ouest canadien. Je comprends que ce n'est pas le sujet que nous abordons ce soir, mais en tant qu'Edmontonienne, je peux vous dire que le service de VIA

only VIA Rail train arrives in Edmonton at about midnight and takes you to Jasper and lets you off at about 5:00 in the morning, which is a very inconvenient time, and that means you can't take the train to Jasper in the winter to ski or in the summer to enjoy the park, which is terrible for tourism and terrible for the people who live in Edmonton and Jasper.

Can you tell me how much money has been earmarked for Western Canadian train service, or is that a completely unfair question to ask you because that's not why you're here tonight?

**Mr. Robitaille:** We cannot speak on behalf of VIA Rail with regard to their service.

I will briefly mention that in Budget 2024, the commitment is to replace the fleet that is used between Toronto and Vancouver. Those trains are now getting close to 70 years old.

**Senator Simons:** They're actually quite charming.

**Mr. Robitaille:** They are. If you have the opportunity to take them, I encourage you.

**Senator Simons:** In the olden days when there was a daytime train, I did have a chance to take the train to Jasper.

**Mr. Robitaille:** They're aging and getting to the end of their useful life, so the commitment is to replace them.

The budget did not mention the value of that replacement, again, similar to what we're doing here, because there's going to be a competitive procurement process to do this. But it is a significant endeavour to replace that fleet.

**Senator Simons:** Will those trains be electric? Will they be hydrogen? Will they be any more energy efficient than the current trains? Will they be faster, better?

**Mr. Robitaille:** I need to remain high level because we cannot speak on behalf of VIA on this. But as for the nature of the service, it will continue to run primarily on CN tracks. In this case, it would remain a diesel solution. But new diesel engines are actually much more environmentally friendly, so the actual emissions will be reduced significantly.

**Senator Simons:** I would love it if they would look at diesel-hydrogen hybrid. There's a lot of research being done on that at the University of Alberta. I live in hope.

**The Chair:** We all do.

Rail dans l'Ouest est devenu horrible après la COVID. Avant, nous avions accès à un service ferroviaire de jour. Aujourd'hui, le seul train de VIA Rail arrive à Edmonton vers minuit, et vous amène à Jasper où il vous déposera vers 5 heures du matin, ce qui n'est vraiment pas commode. Cela signifie qu'on ne peut prendre le train vers Jasper en hiver pour aller faire du ski ou en été pour profiter du parc, ce qui est très mauvais pour le tourisme et pour les gens qui vivent à Edmonton et à Jasper.

Pouvez-vous me dire combien de fonds ont été réservés pour le service ferroviaire dans l'Ouest canadien ou est-ce que ma question est injustifiée parce que ce n'est pas l'objet de votre comparution ce soir?

**M. Robitaille :** Nous ne pouvons pas parler du service au nom de VIA Rail.

Je dirai, brièvement, que l'engagement du budget de 2024 vise le remplacement de la flotte utilisée entre Toronto et Vancouver. Ces trains ont près de 70 ans.

**La sénatrice Simons :** Ils sont assez charmants.

**M. Robitaille :** En effet. Si vous avez l'occasion de les prendre, je vous encourage à le faire.

**La sénatrice Simons :** Dans l'ancien temps, lorsque le train voyageait de jour, j'ai eu l'occasion de le prendre jusqu'à Jasper.

**M. Robitaille :** Les trains sont vieillissants et arrivent à la fin de leur vie utile; l'engagement vise à les remplacer.

Le budget ne précise pas la valeur des trains de remplacement, parce qu'il y aura un processus d'acquisition concurrentiel qui sera lancé. Mais c'est un projet important.

**La sénatrice Simons :** Est-ce que ces trains seront électriques? Est-ce qu'ils fonctionneront à l'hydrogène? Est-ce qu'ils seront plus écoénergétiques que les trains actuels? Est-ce qu'ils seront plus rapides? Améliorés?

**M. Robitaille :** Je dois m'en tenir à une réponse de haut niveau, car je ne peux parler au nom de VIA Rail à ce sujet, mais en ce qui a trait à la nature du service, je peux vous dire qu'il continuera de se faire principalement sur les rails du CN. Les trains fonctionneront toujours au diesel, mais les nouveaux moteurs sont beaucoup plus écologiques; les émissions seront donc grandement réduites.

**La sénatrice Simons :** J'aimerais beaucoup que l'on songe à un modèle hybride : au diesel et à l'hydrogène. L'Université de l'Alberta fait beaucoup de recherche sur le sujet. Je vis d'espoir.

**Le président :** Comme nous tous.

**Senator Dasko:** How far has VIA Rail gone in terms of trying to figure out determining on what basis the train will run in terms of the operating deficit versus profit? What is the vision of the train with respect to that?

**Mr. Robitaille:** The government's expectation is that on an operating basis, so not counting the cost of construction but on an operating basis, the new service will be profitable.

Right now, across the whole service of VIA Rail, there is an operating subsidy provided, both inside the corridor and outside the corridor. We're expecting with HFR there will be a surplus or profit every year made by the service.

**Senator Dasko:** Is that the vision of it from the beginning? Is that the way it's being structured?

**Mr. Robitaille:** Correct.

**Senator Dasko:** To operate on a profit basis?

**Mr. Robitaille:** Yes.

**Senator Dasko:** Thank you.

**The Chair:** If there are no other questions, colleagues, I'd like to thank officials from Transport Canada for answering our questions and being with us this evening. With the permission of the committee, we'll go in camera now to discuss some housekeeping business. Thank you again for being with us this evening.

(The committee continued in camera.)

**La sénatrice Dasko :** Est-ce que VIA Rail a tenté de déterminer si les coûts de fonctionnement entraîneraient des profits ou des déficits? Quelle est la vision à cet égard?

**M. Robitaille :** En tenant compte du coût de fonctionnement seulement — et non du coût de construction —, le gouvernement s'attend à ce que le nouveau service soit rentable.

À l'heure actuelle, le service de VIA Rail bénéficie d'une subvention de fonctionnement, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du corridor. Avec le TGF, nous nous attendons à ce que le service engendre un surplus ou un profit chaque année.

**La sénatrice Dasko :** Est-ce que ce sera la vision dès le départ? Est-ce ainsi que le service est structuré?

**M. Robitaille :** Oui.

**La sénatrice Dasko :** Il fonctionnera sur une base de profit?

**M. Robitaille :** Oui.

**La sénatrice Dasko :** Merci.

**Le président :** Chers collègues, si vous n'avez pas d'autres questions, j'aimerais remercier les représentants de Transports Canada d'avoir été avec nous et d'avoir répondu à nos questions ce soir. Avec la permission du comité, nous allons poursuivre à huis clos afin de discuter de nos travaux.

(La séance se poursuit à huis clos.)