

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, December 9, 2025

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met with videoconference this day at 9 a.m. [ET] to study the subject matter of those elements contained in Divisions 1, 2, 24, 28 and 29 of Part 5 of Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025.

Senator Larry W. Smith (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning. My name is Larry Smith. I'm senator from Quebec and chair of the committee. I would ask my colleagues to introduce themselves, starting on my left.

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

Senator Mohamed: Farah Mohamed, Ontario.

[*Translation*]

Senator Cormier: Good morning. René Cormier from New Brunswick.

Senator Quinn: Jim Quinn from New Brunswick.

Senator Arnold: Good morning. Dawn Arnold from New Brunswick.

[*English*]

Senator Lewis: Todd Lewis, Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Réjean Aucoin from Nova Scotia.

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

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, Ontario.

The Chair: Thank you, colleagues. I'd like to welcome everyone with us today, as well as those listening to us online on the Senate's website, sencanada.ca.

We're meeting today to continue our study on the subject matter of those elements contained in Divisions 1, 2, 24, 28 and 29 of Part 5 of Bill C-15, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on November 4, 2025.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 9 décembre 2025

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures (HE), pour étudier la teneur des éléments des sections 1, 2, 24, 28 et 29 de la partie 5 du projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

Le sénateur Larry W. Smith (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Je m'appelle Larry Smith. Je suis sénateur du Québec et président de ce comité. J'aimerais demander à mes collègues de se présenter, en commençant par ma gauche.

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

La sénatrice Mohamed : Farah Mohamed, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Cormier : Bonjour. René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

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

La sénatrice Arnold : Bonjour. Dawn Arnold, du Nouveau-Brunswick.

[*Traduction*]

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, de la Saskatchewan.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Réjean Aucoin, de la Nouvelle-Écosse.

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

[*Traduction*]

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

Le président : Merci, chers collègues. J'aimerais souhaiter la bienvenue à tous ceux qui se joignent à nous aujourd'hui, ainsi qu'à ceux qui nous écoutent en ligne sur le site Web du Sénat, à l'adresse sencanada.ca.

Nous nous réunissons aujourd'hui pour poursuivre notre étude sur la teneur des éléments des sections 1, 2, 24, 28 et 29 de la partie 5 du projet de loi C-15, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 4 novembre 2025.

Today we will hear from witnesses specifically on Division 1, which creates the high-speed rail network act. With that, I would like to introduce our first pane: from Transport Canada, Vincent Robitaille, Assistant Deputy Minister, Major Projects; from Public Services and Procurement Canada, Linda Jenkyn, Director General, National Capital Area Portfolio and Accommodations Management; from the Impact Assessment Agency of Canada, Stéphanie Johnson, Director General, Strategic Integration; and from Alto, Martin Imbleau, President and Chief Executive Officer

Our witnesses are accompanied by a number of other officials from each department, as well as officials from the Department of Justice Canada. They are here to assist in answering any technical questions on this division. Should any of these officials be called to the table to answer questions, please state your name and title before you begin speaking. I welcome all people who are here to support the speakers.

Thank you all for joining us today. Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with senators. I will now invite Mr. Robitaille to give his opening remarks.

Vincent Robitaille, Assistant Deputy Minister, Major Projects, Transport Canada: Thank you for the invitation to appear again.

Today, I will outline the respective roles of the organizations responsible for advancing the high-speed rail initiative, as well as the co-development approach that underpins this work.

From 2019 to 2022, the government assessed various delivery options for what was then known as high-frequency rail. This work concluded that a collaborative public-private partnership would deliver the best outcomes for Canadians.

[Translation]

The analysis also concluded that Canada needed a dedicated project office to lead the development and implementation of the initiative.

In 2022, VIA TGF—now Alto—was created as a wholly owned subsidiary of VIA Rail while operating independently. This structure allows Alto to benefit from the corporate independence and agility necessary to advance the initiative and maintain world-class expertise.

The Government of Canada, through the Minister of Transport, remains the owner of the high-speed rail initiative and sets the strategic objectives to be achieved.

Aujourd'hui, les témoignages de nos invités porteront précisément sur la section 1, qui crée la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse. Cela dit, j'aimerais vous présenter notre premier groupe de témoins : Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Grands projets, à Transports Canada; Linda Jenkyn, directrice générale, Gestion du portefeuille et des locaux du secteur de la capitale nationale, à Services publics et Approvisionnement Canada; Stéphanie Johnson, directrice générale, Intégration stratégique, à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada; et Martin Imbleau, président-directeur général, à Alto.

Les témoins sont accompagnés par plusieurs autres représentants de chaque ministère et du ministère de la Justice du Canada. Ils sont là pour aider à répondre à toute question technique sur des sections particulières. Si l'un d'eux est appelé à répondre à une question, il devra nous indiquer son nom et son titre avant de commencer à parler. Je souhaite la bienvenue à tous ceux et celles qui sont là pour soutenir les intervenants.

Merci à tous et à toutes de vous joindre à nous aujourd'hui. Les témoins prononceront des déclarations liminaires d'environ cinq minutes, après quoi ils répondront aux questions des sénateurs. J'invite M. Robitaille à prononcer sa déclaration liminaire.

Vincent Robitaille, sous-ministre adjoint, Grands projets, Transports Canada : Merci de l'invitation à comparaître à nouveau devant vous aujourd'hui.

Aujourd'hui, j'aimerais vous donner un aperçu des rôles respectifs des organisations chargées de faire progresser l'initiative du train à grande vitesse et vous présenter l'approche de codéveloppement qui sous-tend ce travail.

De 2019 à 2022, le gouvernement a évalué diverses options de réalisation pour ce qui était au départ envisagé comme un projet de train à grande fréquence. Il a été conclu qu'un partenariat public-privé de collaboration obtiendrait les meilleurs résultats pour les Canadiens.

[Français]

L'analyse a également conclu que le Canada devait se doter d'un bureau de projet dédié pour diriger le développement et la mise en œuvre de l'initiative.

En 2022, VIA TGF — aujourd'hui Alto — a été créée en tant que filiale à 100 % de VIA Rail tout en opérant de manière indépendante. Cette structure permet à Alto de bénéficier de l'indépendance et de l'agilité corporatives nécessaires pour faire progresser l'initiative et maintenir une expertise de calibre mondial.

Le gouvernement du Canada, par l'entremise du ministre des Transports, demeure le propriétaire de l'initiative du train à grande vitesse et établit les objectifs stratégiques à atteindre.

Transport Canada supports the minister, in particular by developing legislative and regulatory proposals.

[English]

From 2022 to 2025, Transport Canada and Public Services and Procurement Canada, with the support of Alto, conducted a procurement process.

Following the evaluation of the proposals, a consortium named Cadence achieved the highest score and was selected as the private partner.

[Translation]

The evaluation of proposals also showed that high-speed rail, rather than high-frequency rail, offered better value for money. Consequently, in February 2025, the Prime Minister announced that the initiative would proceed as a high-speed rail project and launched the co-development phase.

Co-development corresponds to the phase during which the project design and implementation plans will be developed. This phase includes field studies, impact studies, consultation and Indigenous participation activities, and the acquisition of the necessary land to prepare for the start of construction.

In 2029, once co-development is complete for an initial section connecting a first pair of major cities, the government will make a final investment decision allowing Alto and Cadence to launch the construction phase.

[English]

Several other federal partners and organizations will also be involved during the co-development phase. Allow me to briefly describe the key actors.

I will start with the two departments joining us today. Public Services and Procurement Canada will provide support for the land acquisition and expropriation process required for the initiative. The Impact Assessment Agency of Canada will lead the impact assessment process, as per the Impact Assessment Act.

[Translation]

Other organizations will also support the initiative. VIA Rail will provide comprehensive technical advice and expertise to Transport Canada and Alto during co-development. Housing, Infrastructure and Communities Canada will offer its expertise on community benefits agreements and strategies to increase housing supply near stations. Crown-Indigenous Relations and Northern Affairs Canada will provide advice on the

Transports Canada appuie le ministre, notamment en élaborant des propositions législatives et réglementaires.

[Traduction]

De 2022 à 2025, Transports Canada et Services publics et Approvisionnement Canada ont lancé un processus d'approvisionnement, avec l'appui de Alto.

À la suite de l'évaluation des propositions, un consortium appelé Cadence a obtenu la meilleure note et a été choisi comme partenaire du secteur privé.

[Français]

L'évaluation des propositions a également démontré que le train à grande vitesse, plutôt que le train à grande fréquence, représentait un meilleur rapport qualité-prix. En conséquence, en février 2025, le premier ministre a annoncé que l'initiative se poursuivrait sous forme de train à grande vitesse et a annoncé le lancement du codéveloppement.

Le codéveloppement correspond à la phase au cours de laquelle seront élaborés les plans de conception et de mise en œuvre du projet. Cette phase comprend notamment les études de terrain, les études d'impacts, les activités de consultation et de participation autochtone ainsi que l'acquisition des terrains nécessaires afin de préparer le lancement des travaux.

En 2029, une fois le codéveloppement complété pour un premier tronçon reliant une première paire de grandes villes, le gouvernement prendra une décision finale d'investissement permettant à Alto et Cadence de lancer la phase de construction.

[Traduction]

D'autres organisations et partenaires fédéraux auront également un rôle à jouer pendant la phase de codéveloppement. Permettez-moi de vous faire un bref survol des principaux acteurs.

Je vais commencer par les deux ministères dont les représentants sont parmi nous aujourd'hui. Services publics et Approvisionnement Canada fournira le soutien pour l'acquisition des terrains et le processus d'expropriation requis pour mettre en œuvre l'initiative. L'Agence d'évaluation d'impact du Canada dirigera le processus d'évaluation d'impact, conformément à la Loi sur l'évaluation d'impact.

[Français]

D'autres organisations soutiendront également l'initiative. VIA Rail fournira des conseils techniques complets et une expertise à Transports Canada et Alto durant le codéveloppement. Logement, Infrastructures et Collectivités Canada offrira son expertise en matière d'ententes sur les bénéfices pour les communautés ainsi que sur les stratégies pour augmenter l'offre de logements près des stations. Relations

government's overall approach to fulfilling its constitutional obligation to consult with Indigenous peoples. The Canadian Transportation Agency will provide expertise and information on the environmental and technical impacts of railway construction and operation.

[English]

In conclusion, the high-speed rail network act will allow our country to realize the enormous economic benefits associated with this initiative. Thank you for inviting me. I will be pleased to respond to your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Robitaille. We will now invite Ms. Jenkyn to give her opening remarks.

Linda Jenkyn, Director General, National Capital Area Portfolio and Accommodations Management, Public Service and Procurement Canada: Thank you, Mr. Chair and members of the committee. I am the Director General of the National Capital Area Portfolio and Accommodations Management sector within the Real Property Services Branch at Public Services and Procurement Canada, or PSPC.

I want to extend my apologies for being unable to be with you all in person, but I am pleased to be here virtually with my colleagues here today to discuss the high-speed rail network act. This proposed legislation is a key element in delivering the ability of the high-speed rail project.

[Translation]

The Minister of Government Transformation, Public Works and Procurement has full authority to expropriate parcels of land when necessary for federal public works or other purposes in the public interest.

As the current regime provided for in the Expropriation Act was not designed for a project of this scale, the bill proposes amendments to enable the rapid acquisition of the land necessary for the implementation of the high-speed rail network.

[English]

In the context of this railway project, PSPC is responsible for conducting the expropriation process under the new regime and supporting Transport Canada in acquiring the necessary lands to deliver this ambitious project on behalf of Canadians. In carrying out this role, we will work closely with Justice Canada to oversee the expropriation process, ensuring transparency, fairness and full compliance with the dedicated expropriation regime.

Couronne-Autochtones et Affaires du Nord Canada fournira des conseils sur l'approche globale du gouvernement afin de remplir son obligation constitutionnelle de consulter les peuples autochtones. L'Office des transports du Canada fournira son expertise et des informations sur les impacts environnementaux et techniques liés à la construction et à l'exploitation des lignes ferroviaires.

[Traduction]

En conclusion, la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse permettra à notre pays de jouir des énormes avantages économiques associés à cette initiative. Merci de m'avoir invité. Je répondrai à vos questions avec plaisir.

Le président : Je vous remercie, monsieur Robitaille. Nous allons inviter Mme Jenkyn à prononcer sa déclaration liminaire.

Linda Jenkyn, directrice générale, Gestion du portefeuille et des locaux du secteur de la capitale nationale, Services publics et Approvisionnement Canada : Merci, monsieur le président et les membres du comité. Je suis la directrice générale de Gestion du portefeuille et des locaux du secteur de la capitale nationale, au sein de la Direction générale des services immobiliers de Services publics et Approvisionnement Canada.

Je tiens à m'excuser de ne pas être en mesure d'être avec vous tous en personne, mais je suis heureuse d'être ici de façon virtuelle en compagnie de mes collègues pour discuter de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse. Ce projet de loi est un élément clé pour établir la capacité de mener à bien le projet de train à grande vitesse.

[Français]

Le ministre de la Transformation du gouvernement, des Travaux publics et de l'Approvisionnement détient l'entière autorité d'exproprier des parcelles de terrain lorsque c'est nécessaire pour un ouvrage public fédéral ou d'autres fins d'intérêt public.

Comme le régime actuel prévu dans la Loi sur l'expropriation n'a pas été conçu pour un projet d'une telle envergure, le projet de loi propose des modifications afin de permettre l'acquisition rapide des terrains nécessaires pour la mise en place du réseau ferroviaire à grande vitesse.

[Traduction]

Dans le contexte de ce projet de réseau ferroviaire, Services publics et Approvisionnement Canada est responsable d'exécuter le processus d'expropriation dans le cadre de la nouvelle réglementation et de soutenir Transports Canada pour procéder à l'acquisition des terrains nécessaires pour mener à bien ce projet ambitieux au nom des Canadiens. Afin de bien remplir ce rôle, nous allons travailler en étroite collaboration avec le ministère de la Justice du Canada pour superviser le processus d'expropriation tout en veillant à assurer la transparence, l'équité

Thank you, Mr. Chair and members of the committee, for the opportunity to discuss the high-speed rail network act. We look forward to working with the committee in answering your questions today.

The Chair: Thank you, Ms. Jenkyn. I will now ask Ms. Johnson to give her opening remarks.

[Translation]

Stéphanie Johnson, Director General, Strategic Integration, Impact Assessment Agency of Canada: Thank you, Mr. Chair.

Honourable Senators, my name is Stéphanie Johnson, and I am the Director General of the Strategic Integration Directorate at the Impact Assessment Agency of Canada.

I'd like to begin by acknowledging that we are gathered in the unceded territory of the Anishinaabe Algonquin Nation.

[English]

I am pleased to appear before the committee today to provide information on the Impact Assessment Act and provisions related to the impact assessment process under the high-speed rail network act.

The Impact Assessment Act and regulations establish an efficient, timely process that focuses on the assessments of projects with the greatest potential for negative impacts in areas of federal jurisdiction, such as impacts on fish and fish habitat to prevent or mitigate significant adverse effects from those projects.

[Translation]

The Impact Assessment Agency of Canada, IAAC, is responsible for implementing the Impact Assessment Act and its core responsibility is to conduct high-quality federal assessments of proposed projects.

It is IAAC's role to facilitate the sustainable development of these projects through an open and transparent process, to coordinate Crown consultation and meet the duty to consult, to uphold the federal government's responsibility to mitigate adverse federal effects within federal jurisdiction, and to inform and coordinate federal permits. Through the assessment process, project proponents are able to gain social license to facilitate project development.

et la pleine conformité aux dispositions législatives qui encadrent l'expropriation.

Merci, monsieur le président et les membres du comité de nous avoir donné l'occasion de discuter de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse avec vous aujourd'hui. Nous sommes impatients de travailler avec le comité pour répondre à vos questions.

Le président : Je vous remercie, madame Jenkyn. J'invite maintenant Mme Johnson à faire sa présentation liminaire.

[Français]

Stéphanie Johnson, directrice générale, Intégration stratégique, Agence d'évaluation d'impact du Canada : Merci, monsieur le président.

Mesdames et messieurs les sénateurs, je m'appelle Stéphanie Johnson et je suis directrice générale de l'intégration stratégique à l'Agence d'évaluation d'impact du Canada.

Je tiens tout d'abord à souligner que nous sommes réunis sur le territoire non cédé de la nation algonquienne anishinabe.

[Traduction]

Je suis heureuse de comparaître devant le comité aujourd'hui afin de fournir des renseignements sur la Loi sur l'évaluation d'impact et les dispositions relatives au processus d'évaluation d'impact énoncées dans la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse.

La Loi sur l'évaluation d'impact et les règlements connexes jettent les assises d'un processus axé sur l'évaluation efficace et rapide des projets ayant le plus grand potentiel d'entraîner des effets négatifs dans les domaines relevant de la compétence fédérale afin de prévenir ou d'atténuer leurs effets négatifs considérables, par exemple l'impact sur les poissons et leurs habitats.

[Français]

L'Agence d'évaluation d'impact du Canada, ou AEIC est chargée de mettre en œuvre la Loi sur l'évaluation d'impact. La responsabilité principale de l'AEIC est de mener des évaluations fédérales de haute qualité des projets proposés.

Le rôle de l'agence est de faciliter le développement durable de ces projets grâce à un processus ouvert et transparent, de coordonner les consultations de la Couronne, de s'acquitter de l'obligation de consulter, de respecter la responsabilité du gouvernement fédéral d'atténuer les effets négatifs relevant de la compétence fédérale, d'éclairer et de coordonner la délivrance de permis fédéraux. Grâce au processus d'évaluation, les promoteurs de projet comme Alto peuvent obtenir l'acceptabilité sociale pour faciliter le développement du projet.

[English]

The high-speed rail network act includes two provisions related to the Impact Assessment Act. First, since the high-speed rail project would be implemented into segments or city pairs, the act clarifies that each segment would be a designated project, subject to the Impact Assessment Act. For context, the Impact Assessment Act identifies major projects through the Physical Activities Regulations, often referred to as the “project list.” For railway lines, the list provides that freight or intercity railway lines that require a total of 50 kilometres or more of new right-of-way would be subject to an impact assessment. The high-speed rail network act would ensure that each segment would be assessed under the Impact Assessment Act, whether or not the segment requires a total of 50 kilometres or more of new right-of-way. This provides greater certainty that each segment will be subject to the same assessment process.

Second, the high-speed rail network act would clarify that land acquisition, including expropriation, can proceed before completion of the impact assessment under the Impact Assessment Act for this project.

[Translation]

As the project advances, IAAC is ready to support the proponent through the impact assessment process, including coordinating Indigenous consultations to facilitate the identification of key issues for the impact assessment and permitting process.

Thank you again for the opportunity to be here today. I will be happy to answer your questions.

The Chair: Thank you, Ms. Johnson.

I now invite Mr. Imbleau to make his opening statement.

Martin Imbleau, President and Chief Executive Officer, Alto: Honourable senators, thank you for giving me the opportunity to speak to you about Alto and the impact of Bill C-15 on our ability to carry out the project.

[English]

Senators, a great deal has happened since my last visit to a Senate committee. The project is more advanced than it has ever been, and I welcome the opportunity to provide an update and answer your questions.

[Traduction]

La Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse comprend deux dispositions portant sur la Loi sur l'évaluation d'impact. Premièrement, étant donné que le projet de réseau ferroviaire à grande vitesse serait mis en œuvre par tronçons ou paires de villes, la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse précise que chaque tronçon constituerait un projet désigné et qu'il serait assujéti à la Loi sur l'évaluation d'impact. Pour mettre les choses en contexte, la Loi sur l'évaluation d'impact détermine les grands projets selon ce qui est prévu dans le Règlement sur les activités concrètes, communément appelé la « liste des projets ». En ce qui concerne les lignes de chemin de fer, la liste prévoit qu'une ligne de chemin de fer utilisée pour le transport de marchandises ou le transport interurbain de voyageurs qui nécessite un total de 50 kilomètres ou plus de nouvelles emprises doit faire l'objet d'une évaluation d'impact. En vertu de la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, chaque tronçon serait assujéti à la Loi sur l'évaluation d'impact, peu importe si le tronçon nécessite un total de 50 kilomètres ou plus de nouvelles emprises. Cette approche offrira une plus grande certitude que chaque tronçon sera assujéti au même processus d'évaluation.

Deuxièmement, la Loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse précise que l'acquisition des terrains, y compris l'expropriation, peut avoir lieu avant l'achèvement de l'évaluation d'impact requise pour ce projet aux termes de la Loi sur l'évaluation d'impact.

[Français]

Au fur et à mesure de l'avancement du projet, l'Agence d'évaluation d'impact du Canada est prête à soutenir le promoteur pendant le processus d'évaluation d'impact, notamment en coordonnant les consultations à l'aide des Autochtones pour aider à cerner les principales questions pour l'évaluation d'impact et le processus de délivrance des permis.

Je vous remercie encore une fois de m'avoir donné l'occasion d'être ici. C'est avec plaisir que je répondrai à vos questions.

Le président : Merci, madame Johnson.

J'invite maintenant M. Imbleau à faire sa présentation liminaire.

Martin Imbleau, président-directeur général, Alto : Honorables sénateurs, merci de me donner l'occasion de vous parler d'Alto et de l'incidence du projet de loi C-15 sur notre capacité à réaliser le projet.

[Traduction]

Honorables sénateurs, beaucoup de choses se sont produites depuis mon dernier témoignage devant un comité sénatorial. Le projet est plus avancé que jamais. Je me réjouis d'avoir la possibilité de vous présenter une mise à jour et de répondre à vos questions.

Alto is a high-speed rail project like the ones that are seen and used in Europe. There are nearly 1,000 kilometres of electric, dedicated passenger rail linking Toronto, Peterborough, Ottawa, Montreal, Trois-Rivières, Laval and Québec City. Fast, frequent and reliable, it will cut travel times in half, reduce congestion and strengthen economic prosperity.

Last February, the government announced three important decisions: the selection of a high-speed rail that Mr. Robitaille mentioned; the selection of Cadence, a consortium with strong Canadian roots and international expertise; and the funds for the development and pre-construction phase.

Recently, in September, the government committed to a four-year construction start and designated the project as a transformative initiative to support that target. In 2025, we have moved from an idea to a real project that is known, required and desired. From a small team, we are now a dedicated group of close to 500 people across Alto and Cadence. We have shifted from explaining the “why” to now explaining the “how” this will be done.

[Translation]

In early 2026, Alto will launch a public consultation process combining open houses, virtual sessions and round tables. Of course, consultations already under way with Indigenous communities will continue in parallel. The feedback we receive will help us define the corridor, which is currently still quite broad. This feedback will help us determine a more precise route.

[English]

A project of this scale simply cannot be delivered without the proper framework that provides clarity, not only for Alto but also for the industries, stakeholders and Indigenous communities. Predictability is the name of the game.

The measures proposed by the government are, in that regard, critical for Alto. However, we recognize that these measures come with responsibilities. Limitations imposed on a private property are sensitive, and expropriation is a loaded word; it's not something that we take lightly. Our philosophy, whether in urban or rural areas, will be, respect, transparency and dialogue in all phases of the process. Of course, voluntary agreements will be the preferred approach. That is what I've been doing over 30 years of developing large infrastructure in the country.

Alto est un projet ferroviaire à grande vitesse comme ceux que l'on peut voir et utiliser en Europe. Il y a près de 1 000 kilomètres réservés au transport de passagers par trains électriques pour relier Toronto, Peterborough, Ottawa, Montréal, Trois-Rivières, Laval et Québec. Le projet de réseau ferroviaire à grande vitesse assurera des services fréquents et fiables, et il permettra de réduire de moitié les temps de déplacement, de diminuer la congestion routière et de renforcer la prospérité économique.

En février dernier, le gouvernement a annoncé trois décisions importantes : le choix d'un train à grande vitesse, comme M. Robitaille l'a mentionné, la sélection de Cadence, un consortium ayant des racines solides au Canada et une expertise de classe mondiale; et les fonds alloués pour la phase de développement et les étapes préalables à la construction.

Plus récemment, en septembre, le gouvernement s'est engagé à mettre en branle une phase de travaux de construction dans quatre ans et il a désigné le projet comme une initiative transformatrice pour appuyer cet objectif. En 2025, nous sommes passés d'une simple idée à un projet concret qui est connu, nécessaire et souhaité. La petite équipe que nous étions a grossi et, à l'heure actuelle, Alto et Cadence comptent sur un groupe de près de 500 personnes dévouées. Nous n'avons plus à expliquer le « pourquoi » du projet, mais plutôt le « comment » il sera réalisé.

[Français]

Au début de 2026, Alto va lancer un processus de consultations publiques combinant des journées portes ouvertes, des sessions virtuelles et des tables rondes. Évidemment, en parallèle, les consultations déjà engagées auprès des communautés autochtones se poursuivront. Les commentaires recueillis vont nous aider à définir le corridor qui est actuellement encore assez large. Ces commentaires vont nous aider à déterminer un tracé plus précis.

[Traduction]

Un projet de cette ampleur ne peut tout simplement pas être réalisé sans établir le cadre approprié pour fournir des précisions, non seulement à Alto, mais aussi aux industries, aux intervenants et aux communautés autochtones. La prévisibilité sera le secret du succès.

À cet égard, les mesures proposées par le gouvernement sont d'une importance cruciale pour Alto. Toutefois, nous reconnaissons que ces mesures sont indissociables de certaines responsabilités. Les limites imposées à un propriétaire foncier sont de nature délicate, et toute expropriation touche une corde sensible; ce n'est pas quelque chose que nous prenons à la légère. Que ce soit dans les régions urbaines ou rurales, notre approche reposera sur le respect, la transparence et le dialogue à toutes les étapes du processus. Bien sûr, nous allons privilégier les ententes volontaires. C'est le cœur du travail que j'ai

However, the technical requirements of high-speed rail require some measures.

[Translation]

For example, the right of first refusal will enable us to prevent speculation. Provisions prohibiting certain types of work will enable us to avoid artificially inflated valuations.

The bill and certain measures will be necessary for Alto. However, the tools we are talking about will not be useful right away, but at least they will be known to ensure visibility.

Here are two final points.

[English]

Finally, the bill also protects Indigenous Knowledge shared with us. Indigenous Knowledge is central to the project, and we are engaging with 40 Indigenous groups, some that are directly involved in our fieldwork, traditional land-use studies and Indigenous Knowledge studies. This amendment recognizes their important contribution.

The bill also ensures that our partners will operate in both official languages.

[Translation]

As we see it, that's self-evident. In fact, it's a point of pride.

[English]

We are headquartered in Montreal, but we operate in both provinces. We also have a completely bilingual executive team.

[Translation]

Thank you for your attention. I'll be pleased to answer all of your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Imbleau. We will now move on to questions from the senators.

[English]

I will advise senators that you'll have approximately five minutes each for the first round. We will have a second round of questions, if time permits. We will start with our deputy chair.

accompli au cours des 30 dernières années pour développer de grandes infrastructures dans notre pays.

Cependant, les exigences techniques liées au transport ferroviaire à grande vitesse exigent des mesures.

[Français]

Par exemple, le droit de préemption va nous permettre de prévenir la spéculation. Les dispositions interdisant certains travaux vont nous permettre d'éviter une évaluation artificiellement augmentée.

Le projet de loi ainsi que certaines mesures seront nécessaires pour Alto. Cependant, les outils dont on parle ne seront pas utiles dès maintenant, mais du moins, ils seront connus pour assurer cette visibilité.

Voici deux derniers points.

[Traduction]

Enfin, le projet de loi protège également le savoir autochtone porté à notre connaissance. Le savoir autochtone est essentiel à ce projet et nous consultons 40 groupes autochtones, dont certains participent directement à nos travaux sur le terrain, aux études sur l'utilisation traditionnelle des territoires autochtones et aux études sur le savoir autochtone. Cet amendement reconnaît leur importante contribution.

En outre, le projet de loi veille à ce que nos partenaires maîtrisent les deux langues officielles pour mener à bien le projet.

[Français]

Pour nous, c'est une évidence. En fait, on en fait une fierté.

[Traduction]

Notre administration centrale est à Montréal, mais nos activités se déroulent dans les deux provinces. Tous les membres de notre équipe de direction sont bilingues.

[Français]

Merci de votre attention. Je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

Le président : Merci, monsieur Imbleau. Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs.

[Traduction]

Je voudrais informer les sénateurs qu'ils disposent d'environ cinq minutes pour chaque série de questions. Nous aurons un deuxième tour si le temps le permet. J'invite notre vice-présidente à poser la première question.

Senator Dasko: Thank you, witnesses, and thank you, Mr. Robitaille, for coming back to speak with us. Many of us appreciated your testimony last week. I certainly learned a lot.

I want to start with Ms. Johnson. I have a question about environmental impact assessment. I was looking at the McGill report on the rail, and, among other things, it suggested that there was relatively low public concern about environmental impacts. If you take that as a reality and then, with the expedited process, aren't we risking limiting the environmental impact process when it comes to this rail line?

Also, you mentioned that your activity focuses on areas of impacts in federal jurisdiction. I want to understand what that means for areas that are not in federal jurisdiction in terms of environmental impacts, including farmlands, communities, habitats — those potentially impacted areas.

Those are my questions. Thank you.

Ms. Johnson: On the expedited process, the agency is working to implement efficiency measures to reduce timelines while maintaining rigour, environmental protection and the protection of Indigenous rights. It's doing that for all projects right now; it's not just for this one. We're doing that within the bounds of the Impact Assessment Act, and we will ensure we implement every requirement.

There is a way of doing that without compromising environmental protection. It's about focusing on the key issues, engaging with Indigenous Peoples earlier and focusing or tailoring the information we might request from the proponent, taking into account what else might be going on. It might be doing things in parallel rather than sequentially.

There's a lot we can do to be more efficient without compromising environmental protection or Indigenous rights, and always staying within the bounds of what the act requires us to do. That's to answer your first question.

On the other question, this project is a federal undertaking. In those cases, we can look at things beyond federal effects. It's outside my area to expand on that at this point, but we will obviously ensure we look at all impacts this project might have.

La sénatrice Dasko : Chers témoins, merci d'être ici aujourd'hui. Monsieur Robitaille, je vous remercie de revenir discuter avec nous. Bon nombre d'entre nous vous sont reconnaissants pour votre témoignage de la semaine dernière. J'ai beaucoup appris.

Je voudrais commencer par Mme Johnson. J'ai une question au sujet de l'évaluation de l'impact sur l'environnement. En consultant le rapport de McGill sur le train à grande vitesse, j'ai pu constater, entre autres choses, qu'il laisse entendre que le public est relativement peu inquiet au sujet des répercussions environnementales. Si cette constatation est considérée comme la réalité et que, parallèlement, le processus de construction est accéléré, n'y a-t-il pas un risque de limiter le processus d'évaluation de l'impact environnemental de ce réseau ferroviaire?

Par ailleurs, vous avez mentionné que vos activités sont axées sur les répercussions dans les domaines de compétence fédérale. J'aimerais en savoir plus sur ce que cela signifie pour les répercussions environnementales dans les secteurs qui ne relèvent pas de la compétence fédérale, y compris les terres agricoles, les collectivités, les habitats — les secteurs qui seraient potentiellement touchés.

Voilà mes questions. Merci.

Mme Johnson : En ce qui concerne le processus accéléré, l'agence s'efforce de mettre en œuvre des mesures d'efficacité visant à réduire les délais tout en maintenant la rigueur, la protection de l'environnement et la protection des droits des Autochtones. Elle le fait actuellement pour tous les projets, et pas seulement pour celui-ci. Nous le faisons dans les limites de la Loi sur l'évaluation d'impact, et nous veillerons à nous conformer à toutes les exigences.

Il existe un moyen d'y parvenir sans compromettre la protection de l'environnement. Il s'agit de se concentrer sur les questions clés, de dialoguer dès le début avec les Autochtones et de cibler ou d'adapter les renseignements que nous pourrions demander au promoteur, en tenant compte de tout autre élément susceptible d'avoir une incidence. Cela pourrait impliquer de mener certaines activités en parallèle plutôt que de manière séquentielle.

Nous pouvons faire beaucoup pour être plus efficaces sans compromettre la protection de l'environnement ou les droits des Autochtones, tout en restant dans les limites de ce que la loi nous impose. Voilà qui répond à votre première question.

En ce qui concerne l'autre question, ce projet relève de la compétence fédérale. Dans ce cas, nous pouvons examiner les effets autres que ceux qui relèvent du gouvernement fédéral. Je ne suis pas en mesure d'en dire plus à ce stade, mais nous veillerons évidemment à examiner toutes les répercussions que ce projet pourrait avoir.

Senator Dasko: So you would be going beyond areas that are within federal jurisdiction in terms of the impacts in areas outside?

Ms. Johnson: We'll look at fish and fish habitat and migratory birds, species at risk, impacts on Indigenous people and Indigenous rights. We'll look at issues like noise and vibration from the train and so on and so forth.

Senator Dasko: How are the [Technical difficulties] impacts supposed to be assessed?

Ms. Johnson: I feel like I can't answer that. I'm sorry. I can come back to the committee with that. Because it's a federal undertaking, my understanding is it would be larger than what we would typically look at and not limited to federal effects.

Senator Dasko: I'm led to think those impacts will not be studied?

Ms. Johnson: I'm sorry, I don't want to give that impression at all. I feel like it's a bit beyond what I might be able to explain today.

Senator Dasko: I'll come back later if there's time. Thank you.

Senator Lewis: Thank you, witnesses. I'm going to ask a legal opinion on a couple of questions here.

Number one — and if a lawyer can't answer this at this time and you want to send in a written submission, that would be great, too — under clause 4 of the act, what does declaring high-speed rail network to be works for the general advantage of Canada do?

Secondly, can you confirm that the declaratory power only affects jurisdiction and not spending?

Mr. Robitaille: The intent of declaring the project to be of general advantage of Canada is to confirm federal jurisdiction over the project. Typically, if you have a railway that crosses provincial boundary, it is considered under federal jurisdiction. But because the project is going to be advanced in segments between major city pairs — there will be no segments, for example, between Ottawa and Toronto or potentially between Montreal and Quebec City — that would be solely located in one province. We can't have different legislative measures or regimes applied. The intent of this provision is to have absolute clarity that the new railway will be under federal jurisdiction, much like what was done with the privatization of the CN back in the 1990s. That is the intent here.

La sénatrice Dasko : Vous examinerez donc les répercussions dans les domaines autres que ceux relevant de la compétence fédérale?

Mme Johnson : Nous examinerons les répercussions sur les poissons et leur habitat, les oiseaux migrateurs, les espèces en péril, les Autochtones et les droits des Autochtones. Nous nous pencherons sur des questions telles que le bruit et les vibrations causés par le train, et ainsi de suite.

La sénatrice Dasko : Comment les répercussions [difficultés techniques] sont-elles censées être évaluées?

Mme Johnson : Je ne pense pas pouvoir répondre à cette question. Je suis désolée. Je pourrai fournir une réponse au comité ultérieurement. Comme il s'agit d'un projet fédéral, je crois comprendre que l'évaluation aurait une portée plus large que pour les projets que nous examinons habituellement et ne se limiterait pas aux répercussions dans les domaines de compétence fédérale.

La sénatrice Dasko : Cela me porte à croire que ces répercussions ne seront pas étudiées. Je me trompe?

Mme Johnson : Je suis désolée, je ne veux pas donner cette impression. Je pense que cela dépasse un peu ce que je suis capable d'expliquer aujourd'hui.

La sénatrice Dasko : Je poserai d'autres questions plus tard, si le temps le permet. Merci.

Le sénateur Lewis : Chers témoins, merci. J'aimerais obtenir un avis juridique à l'égard de quelques éléments.

Premièrement — et si un avocat ne peut répondre à cette question pour le moment et que vous souhaitez envoyer un mémoire écrit, ce serait également très bien —, quelle est l'utilité de déclarer, à l'article 4 de la loi, que le réseau ferroviaire à grande vitesse constitue un ouvrage d'intérêt général pour le Canada?

Deuxièmement, pouvez-vous confirmer que le pouvoir déclaratoire concerne uniquement la compétence et non les dépenses?

M. Robitaille : Le but de déclarer que le projet présente un intérêt général pour le Canada est de confirmer la compétence fédérale à son égard. En règle générale, si un chemin de fer traverse une frontière provinciale, il relève de la compétence fédérale. Toutefois, comme le projet sera réalisé par tronçons entre les grandes villes, certains tronçons tels que ceux reliant Ottawa et Toronto ou Montréal et Québec, par exemple, seraient situés dans une seule province. Nous ne voulons pas appliquer des mesures législatives ou des régimes différents. L'objectif de cette disposition est d'établir clairement que la nouvelle ligne ferroviaire relèvera de la compétence fédérale, comme cela a été le cas lors de la privatisation du CN dans les années 1990. Tel est l'objectif visé ici.

It's important, provincial laws of general application, like health and safety and all of this, will still apply. The most specific example is the one we're talking about today, the impact assessment, to make sure there's one impact assessment done and not the equivalent provincial process done at the same time. There will be one process and then if provinces are involved, it would be feeding into the federal impact assessment process. This is the intent here.

It doesn't change the funding model for the project. What we have is a collaborative public-private partnership. There will be some private investment in the project, and there's also going to be federal funding that will be provided to make the project a reality. That declaration does not change the funding model.

Senator Lewis: When we talk about the right-of-way, and you talked about housing close to the right-of-way, will that land for the housing be part of the expropriation process or will it be after the fact of the railroads built? Will that land not be expropriated and those landowners will have an opportunity to participate in that housing?

Mr. Robitaille: Under the requirement of the Expropriation Act, expropriation will be used for land required for the project, for the railway. There will be additional opportunities for housing, but expropriation will not be used for that purpose.

Senator Quinn: I'd like to ask one of the legal representatives a couple of questions, please.

The Chair: Make sure you give us your name when you sit down.

Josée Thibodeau, General Counsel, Commercial Law Team, Transport and Infrastructure Legal Services, Department of Justice Canada: Good morning. My name is Josée Thibodeau, part of the Department of Justice.

Senator Quinn: My colleague referred to section 4 of the declaratory power. Last week, Transport Canada said that the use of declaratory power is to clarify that the high-speed rail line will be under federal jurisdiction, even where some segments to be constructed would be within one province.

Can you expand on what you mean by clarifying? What's it clarifying?

Ms. Thibodeau: As I was explaining, interprovincial railways are already under the Constitution, under federal jurisdiction. Because here the project will be constructed in segments, and if one segment is only in one province, we wanted to clarify and remove any uncertainty or ambiguity that this would not be federal jurisdiction. The entire parts of the network, as a whole,

Il est important de noter que les lois provinciales d'application générale, comme celles relatives à la santé et à la sécurité, continueront de s'appliquer. L'exemple le plus concret est celui dont nous parlons aujourd'hui, à savoir l'évaluation d'impact. Nous voulons faire en sorte qu'une seule évaluation d'impact soit effectuée, donc éviter que le processus provincial équivalent soit mené en parallèle. Il y aura un seul processus et, si les provinces y participent, leurs conclusions seront intégrées au processus fédéral d'évaluation d'impact. Telle est l'intention.

Cela ne change rien au modèle de financement du projet. Il s'agit d'un partenariat public-privé. Le projet bénéficiera d'investissements privés, mais aussi d'un financement fédéral qui permettra de le concrétiser. Cette déclaration ne change rien au modèle de financement.

Le sénateur Lewis : En ce qui concerne l'emprise ferroviaire, vous avez mentionné la construction de logements à proximité. Ces terrains feront-ils l'objet d'une expropriation ou celle-ci aura-t-elle lieu après la construction de la voie ferrée? Si les terrains ne sont pas expropriés, leurs propriétaires auront-ils la possibilité de participer aux projets immobiliers?

M. Robitaille : Conformément aux dispositions de la Loi sur l'expropriation, l'expropriation sera utilisée pour les terrains nécessaires au projet, pour le chemin de fer. Il y aura des possibilités supplémentaires pour le logement, mais l'expropriation ne sera pas utilisée à cette fin.

Le sénateur Quinn : J'aimerais poser quelques questions à l'un des représentants des services juridiques, s'il vous plaît.

Le président : N'oubliez pas de nous donner votre nom lorsque vous prendrez place.

Me Josée Thibodeau, avocate générale, Équipe des transactions commerciales, Services juridiques de transports et infrastructure, ministère de la Justice Canada : Bonjour. Je m'appelle Josée Thibodeau et je travaille au ministère de la Justice.

Le sénateur Quinn : Mon collègue a mentionné les pouvoirs déclaratoires prévus à l'article 4. La semaine dernière, Transports Canada a déclaré que ces pouvoirs serviraient à clarifier que la ligne ferroviaire à grande vitesse relèverait de la compétence fédérale, même si certains tronçons seraient construits à l'intérieur d'une seule province.

Pourriez-vous préciser ce que vous entendez par « clarifier »? Qu'est-ce qui est clarifié?

Me Thibodeau : Comme je l'expliquais, les chemins de fer interprovinciaux relèvent déjà, en vertu de la Constitution, de la compétence fédérale. Étant donné que le projet sera construit par tronçons, nous voulions clarifier et lever toute incertitude ou ambiguïté quant au fait que même si un tronçon se trouve dans une seule province, il ne relèverait pas de la compétence

will be under federal jurisdiction. That's what we mean by clarifying.

Senator Quinn: By clarifying, another way of looking at that would be that you're asking Parliament to unilaterally transfer provincial jurisdiction to the federal government?

Ms. Thibodeau: The federal jurisdiction would apply to all of the segments even if in one province. Our view is that it would be under federal jurisdiction anyway because it's part of that entire network. But if someone takes the position that the segment in one province is under provincial jurisdiction, it declares that this part is also provincial jurisdiction.

Senator Quinn: Even though it's in two provinces, in two segments, it's going to fall under federal jurisdiction.

Ms. Thibodeau: Yes.

Senator Quinn: But doesn't 92(10)(a) already provide for that?

Ms. Thibodeau: It provides it when it's interprovincial. Again, for absolute clarity and confirming it, we are using the declaration to make sure that there's no ambiguity by any party about that.

Senator Quinn: For absolute certainty because of segments of the project, you're saying 92(10)(b) is essential even though 92(10)(a) is there, and it's a railway that goes from one province through to another province.

Ms. Thibodeau: Exactly. One of the segments will operate on a silo.

Senator Quinn: Does that also help with the whole concept of consultations and all of the environmental impacts and things of that nature? So the federal government takes lead for that aspect? Or does each province do its own consultations and own impacts? Or does the declaratory power cause it to be a single window?

Ms. Thibodeau: As I was explaining, the objective is for the Impact Assessment Act to apply and one environmental assessment for the entire network. It will be done, as Ms. Johnson mentioned, in segments. Yes, the federal government will be leading in that process.

Senator Quinn: So it provides that single window for such a major project. This is a transportation corridor, one could say?

fédérale. L'ensemble du réseau, dans son intégralité, relèvera de la compétence fédérale. C'est ce que nous entendons par « clarifier ».

Le sénateur Quinn : Autrement dit, lorsque vous dites « clarifier », vous demandez en fait au Parlement de transférer unilatéralement la compétence provinciale au gouvernement fédéral?

Me Thibodeau : La compétence fédérale s'appliquerait à tous les tronçons, même s'ils se trouvent dans une seule province. À notre avis, ces tronçons relèveraient de toute façon de la compétence fédérale, car ils font partie de l'ensemble du réseau. Mais si quelqu'un estime que le tronçon situé dans une province relève de la compétence provinciale, il est déclaré que cette partie relève également de la compétence provinciale.

Le sénateur Quinn : Même si deux tronçons se situent dans deux provinces distinctes, ils relèveront de la compétence fédérale.

Me Thibodeau : Oui.

Le sénateur Quinn : Mais l'alinéa 92(10)a ne prévoit-il pas déjà cela?

Me Thibodeau : Il le prévoit pour les ouvrages interprovinciaux. Encore une fois, dans un souci de clarté absolue et pour confirmer cela, nous utilisons la déclaration afin de nous assurer qu'il n'y ait aucune ambiguïté de la part des parties à ce sujet.

Le sénateur Quinn : Pour être tout à fait certain, en raison du fait que le projet sera réalisé par tronçons, vous dites que l'alinéa 92(10)b est essentiel même si l'alinéa 92(10)a existe, et qu'il s'agit d'un chemin de fer qui relie une province à une autre.

Me Thibodeau : Exactement. L'un des tronçons fonctionnera en vase clos.

Le sénateur Quinn : Cela facilite-t-il également l'ensemble du processus de consultation, l'évaluation des impacts environnementaux et les autres aspects de cette nature, en ce sens que le gouvernement fédéral dirigerait les démarches dans ces domaines? Ou chaque province mène-t-elle ses propres consultations et évalue-t-elle ses propres impacts? Le pouvoir déclaratoire crée-t-il un guichet unique?

Me Thibodeau : Comme je l'expliquais, l'objectif est que la Loi sur l'évaluation d'impact s'applique et qu'une seule évaluation environnementale soit réalisée pour l'ensemble du réseau. Comme Mme Johnson l'a mentionné, cela se fera par tronçons. Oui, le gouvernement fédéral dirigera ce processus.

Le sénateur Quinn : La déclaration crée donc un guichet unique pour un projet d'une telle envergure. On pourrait dire qu'il s'agit d'un corridor de transport?

Ms. Thibodeau: You're referring to the Major Projects Office?

Senator Quinn: I'm referring to the project being a big project. Let me rephrase. It's a big project. It's interprovincial. Being done in segments, even though 92(10)(a) there for certainty, we're using the declaratory power. And that's essential to facilitate that which the government wants to do?

Ms. Thibodeau: Yes.

Senator Quinn: What consultations have taken place? I think I heard you say that's to come. There may be some that may have happened. For example, are Ontario and Quebec fine with giving up their jurisdiction to the federal government? Are landowners aware and have they been consulted? Have they been advised what's going to happen as we go to the right? How does all that work with respect to getting agreement from folks as you get into this? Has any discussion taken place? Have people have said, "Yes, this is all good"? Have the provincial governments said, "Yes, we'll give up our jurisdiction"?

Mr. Robitaille: We have been under active conversations with the provinces for the last two years. Actually, their participation in the impact assessment process has been —

Senator Quinn: Because of timeliness. I understand you said last week there were active discussions. I want to know, have they officially agreed? Have they said, "Yes, we're on board"? Have their legislatures and assemblies said, "Yes, unanimous consent, we're with you guys"?

Mr. Robitaille: At that point, the high-speed rail network act had not been introduced. To respect Parliament we did not speak to the details of that act. We will be engaging them on those details.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: I'd like to understand what connection there will be between the Government of Quebec, its agency and the environmental studies. Are you saying that Quebec could participate in these studies?

For example, if a wetland or another significant discovery is made along the rail line in Quebec, is the federal government going to take charge of it all, or do you intend to involve Quebec's environmental authorities? Sorry for insisting on this point again.

Me Thibodeau : Vous parlez du Bureau des grands projets?

Le sénateur Quinn : Je parle du fait que ce projet est un projet d'envergure. Je vais reformuler. C'est un projet d'envergure. Il est interprovincial. Il est réalisé par tronçons, et même si l'alinéa 92(10)a) existe, nous utilisons le pouvoir déclaratoire pour plus de certitude. C'est essentiel pour faciliter la réalisation des objectifs du gouvernement, c'est bien cela?

Me Thibodeau : Oui.

Le sénateur Quinn : Quelles consultations ont eu lieu? Je crois vous avoir entendue dire que certaines étaient à venir. Il se peut que certaines aient déjà eu lieu. Par exemple, l'Ontario et le Québec sont-ils d'accord pour céder leur compétence au gouvernement fédéral? Les propriétaires fonciers sont-ils au courant et ont-ils été consultés? Ont-ils été informés de ce qui va se passer lorsque nous nous dirigerons vers la droite? Comment tout cela fonctionne-t-il pour obtenir l'accord des gens lorsque vous vous lancez dans ce projet? Des discussions ont-elles eu lieu? Les gens disent-ils que tout cela est bien? Les gouvernements provinciaux ont-ils accepté de renoncer à leur compétence?

M. Robitaille : Nous discutons activement avec les provinces depuis deux ans. En fait, leur participation au processus d'évaluation des répercussions est...

Le sénateur Quinn : Pardon, mais mon temps de parole est presque écoulé. Je crois comprendre que vous avez dit la semaine dernière que des discussions étaient en cours. Je voudrais savoir s'ils ont officiellement donné leur accord. Ont-ils dit : « Oui, nous sommes d'accord »? Leur assemblée législative a-t-elle dit : « Oui, nous donnons notre consentement unanime et sommes avec vous »?

M. Robitaille : À ce moment-là, la loi sur le réseau ferroviaire à grande vitesse n'avait pas encore été présentée. Par respect pour le Parlement, nous n'avons pas abordé les détails de cette loi. Nous discuterons de ces détails avec les provinces.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : J'aimerais comprendre le lien qu'il y aura entre le gouvernement du Québec, son agence et les études sur l'environnement. Est-ce que vous dites que le Québec pourrait participer à ces études?

Par exemple, si on se rend compte qu'il y a un milieu humide ou autre découverte d'importance le long de la voie au Québec, est-ce que ce sera le fédéral qui va prendre tout cela ou est-ce que vous comptez sur une participation des instances québécoises responsables de l'environnement? Je m'excuse d'insister à nouveau.

Mr. Robitaille: That's going to be discussed in more detail with the provinces. For certain issues, the impact assessment system allows the participation of different stakeholders. We talked about the Canada Transport Agency; it can participate. The provinces can also participate in things that generally come within their purview.

Senator Miville-Dechêne: Has that happened before? Quebec generally likes to do its own thing rather than be a stakeholder.

Mr. Robitaille: I'll hand the floor over to Ms. Johnson, who can discuss other experiences with the provinces in more detail.

Ms. Johnson: When we're talking about an impact assessment, the project is still in its early stages. There's a planning phase, followed by an assessment with the proponent and the agency's internal assessment. This is the pre-planning stage. It's still too soon to talk about provincial involvement. However, the provinces will definitely be contacted. I'm not in a position at this time to explain how that will occur for this project.

Senator Miville-Dechêne: Historically, have the provinces ever been included in a federal assessment by telling them to come and see us if they have something to say?

Ms. Johnson: We work with them, yes. Historically, there has never been a project of this magnitude. I don't have any examples to give.

Senator Miville-Dechêne: If you work with 50-kilometre segments, that would add up to about 20 impact studies. You seem to disagree. Perhaps I've miscalculated; you can correct me. That would add up to a number of impact studies. How are you going to measure the potential cumulative impacts along this rail line?

Ms. Johnson: I don't think the intention is to work with 50-kilometre segments, but I'll let my colleagues answer that question. In all, we anticipated a handful of assessments. In each case, the segments would be fairly large.

It will be done in stages. The first segment will definitely include a look at the cumulative impacts. That's required under the Impact Assessment Act. That includes project impacts and the anticipated impacts of other things. We know that there will be other segments. Even though the process starts with an initial segment, which I'm sure will be far more than 50 kilometres, it will cover the full scope of the project.

Senator Miville-Dechêne: I apologize for my mistake. Thank you for correcting that.

M. Robitaille : Il va y avoir une discussion plus détaillée avec les provinces. Le régime d'étude d'impact permet la participation de différents intervenants par rapport à certains enjeux. On parlait de l'Office des transports du Canada qui peut participer. Cela permet aussi la participation des provinces pour des éléments qui sont généralement sous leur responsabilité.

La sénatrice Miville-Dechêne : Est-ce que cela s'est déjà fait? Le Québec, en général, n'aime pas faire partie des parties prenantes, mais aime faire ses propres choses.

M. Robitaille : Je vais passer la parole à madame Johnson qui pourra discuter plus en détail des autres expériences avec les provinces.

Mme Johnson : Le projet en est quand même à ses débuts quand on parle d'une évaluation d'impact. Il y a une phase de planification, ensuite on commence l'évaluation avec le promoteur et l'évaluation à l'interne de l'agence. Là, on est avant la planification. C'est encore trop tôt pour discuter de l'implication des provinces. Toutefois, il est certain qu'on va leur parler. En ce moment, je ne suis pas en mesure d'expliquer comment cela va se dérouler dans le cadre de ce projet.

La sénatrice Miville-Dechêne : Historiquement, est-ce que cela s'est déjà fait d'impliquer des provinces dans une évaluation fédérale en leur disant que s'ils ont quelque chose à dire de venir nous voir?

Mme Johnson : On travaille avec eux, oui. Historiquement, il n'y a jamais eu de projet de cette envergure. Je n'ai pas d'exemple à partager.

La sénatrice Miville-Dechêne : Si vous faites des segments de 50 kilomètres, cela fait à peu près 20 études d'impact. Vous semblez dire non. Peut-être que je calcule mal, vous allez me corriger. Cela fait plusieurs études d'impact. Comment allez-vous mesurer les effets cumulatifs qui peuvent exister le long de ce train?

Mme Johnson : Je ne pense pas qu'il est question de faire des segments de 50 kilomètres, mais je vais laisser mes collègues répondre à cette question. On anticipait une poignée d'évaluations au total. Ce seront des segments assez importants dans chaque cas.

Cela se fera en étape. Il est certain que le premier segment que l'on regardera sera les effets cumulatifs. C'est requis par la Loi sur l'évaluation d'impact. Cela inclut les effets du projet et les effets d'autres choses qui sont anticipées. On sait qu'il y aura d'autres segments. Même si on commence avec un premier segment qui sera bien au-delà de 50 kilomètres — j'en suis certaine — cela considérera le projet dans son envergure.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je m'excuse de mon erreur; merci d'avoir corrigé cela.

Do you have an idea of what obstacles might arise? I'm thinking of wetlands, because they're always extremely complex. We've had cases in Quebec that dragged on for years. Have you ever done any tracking to see what kinds of problems could arise?

Ms. Johnson: Once again, it's really far too early in the process to speak of launching an impact assessment. We don't have enough information to know what could happen or the specific impacts.

With a rail project of this magnitude, we expect that fish and their habitat will be impacted if the line crosses waterways, and that migratory birds and species at risk will be impacted by noise and vibration. Indigenous communities could also be impacted.

I can't go into more detail. It's too early in the formal assessment process.

Senator Miville-Dechêne: Concerning farmland, because that's mostly what you're going to find outside the cities, do you anticipate any environmental impacts? Are there things that you —

Ms. Johnson: It's too early in the process for me to offer an opinion on specific impacts anywhere along the route.

Senator Miville-Dechêne: Mr. Robitaille, have you received any feedback from the Government of Quebec suggesting that this process could cause it a jurisdictional problem?

Mr. Robitaille: At this point, our collaboration with the Government of Quebec at regular meetings is going well, both directly with Alto and between the Government of Canada and the Government of Quebec. I don't presume to speak for them, but at this point, our relations are everything we could have hoped for.

[English]

Senator Simons: Mr. Robitaille, we enjoyed you so much last week that we are having you back today. I have a question for you and Mr. Imbleau to start. Years ago, I covered municipal politics for the *Edmonton Journal*, and I wrote often about the challenges that Edmonton had with its public-private partnership, or P3, LRT project. The city lost control to a certain extent by having a P3, and then when there were deficiencies and delays the city had few levers with which to get money back or to incentivize the company to finish its work to the proper standard.

Est-ce que vous avez une idée des obstacles qui peuvent survenir? Je pense aux milieux humides, parce que c'est toujours très complexe. Au Québec, on a eu des cas qui se sont étirés sur des années. Est-ce que vous avez déjà fait du repérage pour voir ce qu'il peut y avoir comme difficultés?

Mme Johnson : Encore une fois, on est vraiment très tôt dans le processus quand on parle du déclenchement d'évaluation d'impact. On n'a pas assez d'informations pour savoir ce qui peut arriver et les impacts spécifiques.

Dans le cadre d'un projet d'envergure linéaire, on anticipe qu'il y aura sûrement des impacts sur les poissons et leur habitat s'il y a des croisées de cours d'eau et des impacts sur les oiseaux migrateurs et les espèces en péril à cause du son et de la vibration. Il y a aussi potentiellement des impacts sur les communautés autochtones.

Je ne peux pas entrer dans plus de détails. On est trop tôt dans le processus formel d'évaluation.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pour les terres agricoles, parce que c'est surtout cela que vous allez rencontrer en dehors des villes, est-ce que vous prévoyez des impacts environnementaux? Y a-t-il des choses qui vous...

Mme Johnson : C'est trop tôt dans le processus pour pouvoir me prononcer sur les impacts spécifiques qu'il y aurait tout le long du tracé.

La sénatrice Miville-Dechêne : Monsieur Robitaille, vous n'avez rien eu comme écho, du gouvernement du Québec, que ce processus pouvait leur causer un problème de juridiction?

M. Robitaille : À ce stade, on a une bonne collaboration avec le gouvernement du Québec lors de rencontres régulières à la fois directement avec Alto et entre le gouvernement du Canada et le gouvernement du Québec. Je ne veux pas parler pour eux, mais à ce stade, les relations sont aussi bonnes qu'on puisse espérer.

[Traduction]

La sénatrice Simons : Monsieur Robitaille, nous avons tellement aimé vous recevoir la semaine dernière que nous vous accueillons à nouveau aujourd'hui. J'ai une question à vous poser, à vous et à M. Imbleau, pour commencer. Il y a plusieurs années, je couvrais la politique municipale pour l'*Edmonton Journal*, et j'écrivais fréquemment au sujet des difficultés que rencontrait Edmonton dans le cadre de son projet de partenariat public-privé, ou PPP, pour la construction d'un train léger sur rail. En optant pour un PPP, la ville a perdu une certaine partie de son contrôle, et lorsque des problèmes et des retards sont apparus, elle disposait de peu de moyens pour récupérer son argent ou inciter l'entreprise à terminer les travaux conformément aux normes établies.

Could you explain to us how this P3 will work and what guarantees the government has put in place to ensure that the work is finished on time and on schedule, and if it isn't, are there holdbacks? What levers has the government reserved for itself to ensure that the work gets done and done appropriately?

Mr. Imbleau: Thanks for the question. We call this a P3, but I prefer the blended finance approach. The asset is really developed by Canada and remains the property of Canada, but we need the private sector for their innovation and their way of managing big projects. We're basically associating ourselves with the private sector, but they don't actually own the asset. It's different from a P3.

Senator Simons: It's not a P3 in the sense of its conventional use.

Mr. Imbleau: I prefer the blended because they are a bit more aligned. We want them to have skin in the game. The next contractual phase with our private partner, Cadence, will be to align the price and how we mitigate the risk and share some pain and gain. That will be the next phase of the contractual negotiations. We're still in the development phase, but the intent is to learn from those experiences here and abroad — in the U.K. and California — to avoid repeating some of the mistakes. My corporation does not operate anything. I'm there only to manage the project. It was the decision of Canada to put that in place a couple of years ago.

Senator Simons: Just as Edmontonians felt pain — I don't know the situation in Ottawa as well — I think people in Ottawa have some concerns about the way their LRT project has come along for the same sorts of reasons. There will be mechanisms to ensure on-time performance, not just that the trains run on time but the trains are built on time?

Mr. Imbleau: Construction and operation. The incentives will be on the construction, the timing, the budget and the scope, but there will also be incentives on the operational aspect to align interests as much as possible.

Senator Simons: Ms. Jenkyn, when we were talking about expropriation, I think with Mr. Robitaille last week, we were talking primarily about farmland because that's the bulk of the land you will be buying. Obviously, you will need urban stations. Have decisions been made yet about whether the stations will be where current VIA stations are or if the stations will be brand new? If so, what kind of urban land assembly will you need for urban stations?

Pourriez-vous nous expliquer comment ce PPP fonctionnera et quelles garanties le gouvernement a mises en place pour s'assurer que les travaux seront terminés dans les délais prévus? Si ce n'est pas le cas, y a-t-il des conséquences prévues? Quels leviers le gouvernement s'est-il réservés pour s'assurer que les travaux seront réalisés et qu'ils le seront de manière appropriée?

M. Imbleau : Merci pour cette question. Nous appelons cela un PPP, mais je préfère l'approche du financement conjoint. L'actif est en réalité aménagé par le Canada et reste la propriété du Canada, mais nous avons besoin du secteur privé pour son innovation et sa façon de gérer les grands projets. Nous nous associons essentiellement au secteur privé, mais celui-ci ne détient pas réellement l'actif. C'est différent d'un PPP.

La sénatrice Simons : Ce n'est pas un PPP au sens où on l'entend habituellement.

M. Imbleau : Je préfère l'approche conjointe, car elle est un peu plus cohérente. Nous voulons que nos partenaires aient un intérêt direct dans le projet. La prochaine étape contractuelle avec notre partenaire privé, Cadence, consistera à harmoniser les prix, à déterminer comment atténuer les risques et à partager les avantages et les inconvénients. Ce sera la prochaine phase des négociations contractuelles. Nous en sommes encore à la phase de conception, mais l'objectif est de tirer les leçons d'expériences vécues ici et à l'étranger, notamment au Royaume-Uni et en Californie, afin d'éviter de répéter certaines erreurs. Mon entreprise n'exploite rien. Je suis là uniquement pour gérer le projet. C'est le Canada qui a pris cette décision il y a quelques années.

La sénatrice Simons : Tout comme les habitants d'Edmonton ont souffert — je ne connais pas aussi bien la situation à Ottawa —, je pense que les habitants d'Ottawa ont certaines inquiétudes quant à la manière dont leur projet de train léger sur rail a été mené, pour les mêmes raisons. Des mécanismes seront mis en place pour garantir le respect des délais, non seulement pour que les trains circulent à l'heure, mais aussi pour qu'ils soient construits à temps?

M. Imbleau : Construction et exploitation. Les mesures incitatives porteront sur la construction, les délais, le budget et la portée, mais elles concerneront également l'aspect exploitation afin d'harmoniser autant que possible les intérêts.

La sénatrice Simons : Madame Jenkyn, lorsque nous avons discuté de l'expropriation, je crois que c'était avec M. Robitaille la semaine dernière, nous avons principalement parlé des terres agricoles, car elles constituent la majeure partie des terrains que vous allez acheter. Il est évident que vous aurez besoin de gares urbaines. Avez-vous déjà décidé si ces gares seront situées à l'emplacement des gares VIA actuelles ou s'il s'agira de gares entièrement nouvelles? Le cas échéant, quel type de regroupement de terrains urbains vous faudra-t-il pour les gares urbaines?

Ms. Jenkyn: I will default to my colleagues as well at Transport Canada and Alto. Right now, we are in the early stages, as has been mentioned, so there is no approved corridor at this point in terms of the impact and what we're looking at in terms of expropriation. Once we have that and understand the corridor, where it passes through, the lands that have to be expropriated, we will ensure that we consider any of the urban components and where those stations are and where we can alleviate expropriating lands that aren't necessary.

As always with the Expropriation Act and with the new regime that introduces some more streamlined measures, the objectives are always to ensure that we are disrupting to the least possible degree, only acquiring what is necessary and can pass through areas where there is existing infrastructure that we can continue to use.

I will defer to my colleagues for any —

Senator Simons: I should ask: Once the trains arrive in cities that have existing rail infrastructure, can they go onto conventional tracks, or do you need to build an entirely — if you are coming into Toronto, where there are GO Trains, Union Station and the train from the airport, do you need a completely separate place, or can they share infrastructure at all?

Mr. Imbleau: The intent would be to be as independent as possible. That means running on dedicated tracks, especially in rural areas. In city centres, in Montreal and downtown Toronto, we might need some collaboration by the host railway, including Metrolinx and others, but the intent to be as independent and reliable as possible.

At this point in time, we're about to present a corridor to the population. A corridor will be fairly large in rural areas and farmers' lands, a bit narrower in suburban areas and then it might be more specific in city centres because options are fewer. That's the phase we will start sometime in 2026 to get the feedback of everyone and then to think about the precise locations of the alignment, which will be established later on in 2026.

[Translation]

Senator Aucoin: I want to thank the witnesses for joining us today.

My first question relates to what Mr. Imbleau just said about cities.

This is quite a significant infrastructure for cities. If you want to be independent, to have rail and the whole system, it can

Mme Jenkyn : Je vais m'en remettre à mes collègues de Transports Canada et d'Alto. Comme cela a été mentionné, nous en sommes encore aux premières étapes, et comme aucun corridor n'a encore été approuvé à ce stade, il serait prématuré de parler de répercussions possibles ou d'expropriation. Une fois que nous connaissons et comprendrons le tracé du corridor et saurons quels terrains devront être expropriés, nous veillerons à prendre en compte tous les éléments urbains, l'emplacement des gares et ce qui peut être fait pour éviter d'exproprier des terrains inutilement.

Comme toujours lorsqu'il est question de la loi sur l'expropriation et du nouveau régime qui introduit des mesures simplifiées, l'objectif est de perturber le moins possible, d'acquiescer uniquement ce qui est nécessaire et de passer par des endroits où il existe déjà des infrastructures que nous pouvons continuer à utiliser.

Je laisserai à mes collègues le soin de...

La sénatrice Simons : Une question me vient à l'esprit : une fois que les trains arrivent dans les villes qui disposent déjà d'infrastructures ferroviaires, peuvent-ils emprunter les voies existantes ou faut-il construire une infrastructure entièrement nouvelle? Si l'on prend l'exemple de Toronto, où circulent les trains GO, où se trouve la gare Union et où un train dessert l'aéroport, faut-il construire une infrastructure entièrement nouvelle ou peut-on partager les infrastructures existantes?

M. Imbleau : L'objectif serait d'être aussi indépendant que possible. Cela signifie circuler sur des voies réservées, en particulier dans les régions rurales. Dans les centres-villes, à Montréal et à Toronto, nous pourrions avoir besoin de la collaboration des chemins de fer hôtes, notamment Metrolinx, mais l'objectif est d'être aussi indépendant et fiable que possible.

À ce stade-ci, nous sommes sur le point de présenter un corridor à la population. Ce corridor sera plutôt large dans les régions rurales et agricoles, un peu plus étroit dans les banlieues, puis peut-être plus précis dans les centres-villes, où les options sont plus limitées. C'est la phase que nous entamerons en 2026 afin de recueillir les commentaires de tout le monde, puis de réfléchir à l'emplacement précis du tracé, qui sera établi plus tard dans l'année.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Je remercie les témoins d'être avec nous aujourd'hui.

Ma première question est liée à ce que M. Imbleau vient de dire sur les villes.

C'est une infrastructure quand même assez importante dans les villes. Si vous voulez être indépendant, avoir le rail et tout le

involve a lot of work with cities and provinces. What guarantee do we have that the system will run smoothly, without getting bogged down, or that it will start on schedule?

Mr. Imbleau: Thank you for the question.

Having done this all my life, I know that building linear infrastructure is always a challenge. In urban centres, it's even more complicated. Rights-of-way and the obstacles that come with construction need to be minimized.

That said, construction methods and innovation also play a role. Look at how the Caisse managed to get Montreal's REM built with very limited impacts. Aerial and underground options will be considered to reach downtown areas. Municipal collaboration is definitely essential. Collaboration and consultations with municipal governments have already started. We consider these authorities to be full partners not only in effectively locating impacts, but in minimizing them during construction as well.

Senator Aucoin: If ever the project were delayed for technical or other reasons, how might costs be affected if construction doesn't start on time?

Mr. Imbleau: The schedule is directly related to the cost evaluation. According to estimates, every year that goes by with no trains in service adds several billion dollars to the project's cost. If construction can start in a four- to five-year time frame and finish on time, it minimizes the risk for Canadian taxpayers, because every year represents an additional cost of about \$2 billion to \$3 billion. That's a powerful incentive.

My incentive is the private player, Cadence, our partner. We're going to establish good contract provisions to create an alignment of interests that ensures compliance not only with the project's design, but also with its schedule.

Senator Aucoin: We talked about expropriation. Obviously, this is a very important issue. Have you held any talks on this matter with the cities, for example? Are the proposed steps accepted by or acceptable to the cities and municipalities? Have you made progress on that yet?

Mr. Imbleau: The consultation schedule will get under way in earnest toward the end of January. That's when the corridor that I described earlier will be presented, along with differences between rural, suburban and municipal areas.

système, cela peut vouloir dire beaucoup de travail avec les villes et les provinces. Qu'est-ce qui nous garantit que le système sera fluide, ne s'embourbera pas et qu'on pourra commencer dans les délais prévus?

M. Imbleau : Je vous remercie de la question.

Pour avoir fait cela toute ma vie, je sais que bâtir des infrastructures linéaires est toujours un défi. Dans les centres urbains, il y a une complexité plus grande. Il faut minimiser les emprises et les embûches que la construction peut amener.

Cela dit, il y a des méthodes de construction et des innovations. On a qu'à penser à comment la caisse a pu réaliser le REM à Montréal avec des impacts très limités. Pour entrer dans les centres-villes, il y a des options aériennes ou souterraines qui seront envisagées. Il est certain que la collaboration du monde municipal est essentielle. On a déjà commencé cette collaboration et cette consultation avec le monde municipal. On voit ces autorités comme étant des partenaires à part entière non seulement pour bien localiser, mais aussi pour minimiser les impacts pendant la construction.

Le sénateur Aucoin : Si jamais, pour des raisons techniques ou autres, le début du projet se fait tardivement, quels seraient les impacts sur les coûts si la construction ne commence pas au moment prévu?

M. Imbleau : Le calendrier est directement lié à l'évaluation des coûts. Chaque année qui passe et où on n'est pas en mesure de mettre le train en service, on estime que l'on doit ajouter quelques milliards de dollars supplémentaires au projet. Donc, si l'on peut commencer la construction dans un horizon de quatre à cinq ans et la compléter à temps, cela minimise les risques pour les contribuables canadiens, car chaque année, c'est environ 2 à 3 milliards de dollars supplémentaires. L'incitatif sera donc très grand.

Mon incitatif est le joueur privé, Cadence, avec lequel on s'associe. Nous allons mettre les bonnes dispositions contractuelles pour qu'il y ait un alignement d'intérêt pour s'assurer de respecter non seulement le design du projet, mais aussi son calendrier.

Le sénateur Aucoin : On a parlé d'expropriation. C'est sûr que c'est une question très importante. Avez-vous déjà eu des pourparlers avec, par exemple, les villes à ce sujet? Est-ce que les démarches prévues sont acceptées ou acceptables par les villes et les municipalités? Êtes-vous déjà avancé sur ce point?

M. Imbleau : Le calendrier de consultation commencera véritablement vers la fin janvier, et c'est là qu'on présentera le corridor que j'ai défini plus tôt avec les différences entre le monde rural, le monde des banlieues et le monde des municipalités.

In the very near future, once the schedule is published, we will sit down with all elected officials along the corridor and present the consultation timeline to them. At high levels, the interest is there, but I haven't had a chance yet to present the specific consultation timeline. At least two consultation phases will take place, not just one. The first consultation phase will focus on a relatively broad corridor, to gather opinions, reposition the corridor and move things around in response to their requests, objections or recommendations. After that, we'll present what's called a well-defined route, and then the procurement process will start.

Senator Aucoin: Mr. Robitaille, I understand about the coming evaluations and pre-emptive rights. I'd like to hear another explanation concerning the expropriation process and what happens if people are upset about it or object to it. What steps are available to them?

Mr. Robitaille: The act provides a process whereby owners can submit their objections in writing to the minister. These will be considered before expropriations are finalized.

[English]

Senator Arnold: I am trying to think through this from a political angle. We talked about the importance of transparency, fairness, openness and clarity. How do we maintain public trust and engagement on a project like this? Mr. Imbleau, I think you talked about all the important stakeholders, but you didn't mention the public. What will the engagement look like on this? Senator Aucoin referred to NIMBYism, the notion of "not in my backyard."

What is the plan? Have you studied other modern democracies that have built structures like this? What has that looked like?

Mr. Imbleau: Thanks for the questions.

I'm pleased to report that I was able to hire talent from all over the world, including the number one high-speed rail in Spain. She has moved over to my team, and she has done thousands of kilometres. She is bringing great expertise. She is in my team, and it is the same thing for others on my team.

I have personally done many linear projects, and there is a recipe: It is about transparency, being out and listening and adapting. That's the intent.

In the first phase of the consultation, there will be a bit of frustration because we will go out and engage on a fairly large corridor, and people will say, "Well, you don't know exactly

Lorsque le calendrier sera connu très prochainement, on s'assoira avec la totalité des élus sur le corridor pour leur présenter cette séquence. À haut niveau, l'intérêt est là, mais je n'ai pas eu la chance encore de présenter la séquence précise de consultation. Il n'y aura pas une seule phase de consultation, il y en aura au moins deux. La première phase de consultation portera sur un corridor assez large, aller chercher leur avis, repositionner le corridor, bouger des trucs pour satisfaire ce qu'ils demandent ou encore leurs objections ou recommandations. Par la suite, on présentera ce qu'on appelle un tracé très défini, et c'est là que le processus d'acquisition commencera.

Le sénateur Aucoin : Monsieur Robitaille, je comprends les évaluations qui seront faites et le droit de préemption. Concernant l'expropriation, j'aimerais qu'on me réexplique le processus s'il y a des gens qui ne sont pas contents, qui ne trouvent pas cela acceptable. Quelles seront les étapes?

M. Robitaille : La loi prévoit un processus où les propriétaires peuvent manifester leurs objections par écrit au ministre. Cela sera considéré avant de finaliser les expropriations.

[Traduction]

La sénatrice Arnold : J'essaie d'analyser la situation d'un point de vue politique. Nous avons parlé de l'importance de la transparence, de l'équité, de l'ouverture et de la clarté. Comment maintenir la confiance et la participation du public dans un projet comme celui-ci? Monsieur Imbleau, je pense que vous avez parlé des principales parties intéressées, mais vous n'avez pas mentionné le public. À quoi ressemblera la participation dans ce cas-ci? Le sénateur Aucoin a abordé la question du sentiment « pas dans ma cour ».

Quel est le plan? Avez-vous étudié d'autres démocraties modernes qui ont mis en place des structures comparables? Comment cela s'est-il passé?

M. Imbleau : Merci pour les questions.

Je suis heureux d'annoncer que j'ai pu recruter des talents du monde entier, notamment la plus grande spécialiste du train à grande vitesse d'Espagne. Elle a rejoint mon équipe et a parcouru des milliers de kilomètres. Elle apporte une grande expertise. Elle fait partie de mon équipe, et c'est la même chose pour d'autres membres de mon équipe.

J'ai personnellement mené à bien de nombreux projets linéaires, et il existe une recette gagnante : il s'agit d'être transparent, ouvert, à l'écoute et capable de s'adapter. C'est là l'intention.

Au cours de la première phase des consultations, il y aura un peu de frustration, car nous allons consulter au sujet d'un corridor plutôt large, et les gens diront : « Vous ne savez pas

where you are going.” That’s exactly right, because we need to have input from people in Trois-Rivières and Peterborough, et cetera. Then, we will sit down with the experts and define the alignment, and we will do a second round of consultation on the alignment. Then, the very specific land owners who are affected will be consulted at that point. A linear project generates social benefits but has some private implications. That will be the very sensitive part that will occur later in 2026 or 2027.

Senator Arnold: Very quickly: I didn’t hear anyone mention Windsor today. It is still on the table, correct?

Mr. Robitaille: The Minister of Transport has asked Alto to study potential options to improve passenger rail services west of Toronto. Right now, the project is from Toronto to Quebec City, but, in parallel, Alto is working with Cadence to present options and proposals for improvement that could include high-speed rail options to London and Windsor. Based on that information, the government will be equipped to consider the potential to improve the service, and it is going to be included in the decision making as the project proceeds.

Senator Arnold: Thank you.

[Translation]

Senator Cormier: I want to thank the witnesses for being with us today.

Mr. Imbleau, I am pleased to hear that bilingualism will be included in all management and infrastructure.

Mr. Robitaille, you spoke of partners in the co-development process. You mentioned departments such as Public Services and Procurement Canada, Housing, Infrastructure and Communities Canada and Transport Canada. All of these departments have responsibilities under the Official Languages Act. We talked about that at the last meeting. They need to be able to measure the positive and negative impacts of their decisions.

The identified area includes a lot of small official language minority communities. Have you already considered or assessed the impact on these communities, or do you intend to do so, in relation to matters such as expropriation, housing or infrastructure? In other words, will francophone communities along the route between Montreal and Toronto be affected? More importantly, given the Government of Canada’s responsibilities, do you intend to measure the corridor’s impact on these official language minority communities in the event of expropriation or any other challenge?

exactement où vous allez. » C’est tout à fait vrai, car nous avons besoin de l’avis des gens de Trois-Rivières, de Peterborough, et ainsi de suite. Ensuite, nous nous réunirons avec les experts pour définir le tracé, puis nous procéderons à une deuxième série de consultations sur celui-ci. À cette étape, nous consulterons les propriétaires fonciers directement concernés. Un projet linéaire procure des avantages à la société, mais a certaines répercussions auprès de particuliers. Ce sera la partie la plus délicate, et elle aura lieu plus tard, en 2026 ou 2027.

La sénatrice Arnold : Très rapidement : je n’ai entendu personne mentionner Windsor aujourd’hui. Il s’agit toujours de l’une des options examinées, n’est-ce pas?

M. Robitaille : Le ministre des Transports a demandé à Alto d’étudier les solutions possibles pour améliorer les services ferroviaires voyageurs à l’ouest de Toronto. Pour l’instant, le projet concerne la ligne Toronto-Québec, mais, en parallèle, Alto travaille avec Cadence pour présenter des options et des propositions d’amélioration qui pourraient inclure un train à grande vitesse vers London et Windsor. Ces renseignements permettront au gouvernement d’évaluer le potentiel d’amélioration du service et seront pris en compte dans la prise de décisions au fur et à mesure de l’avancement du projet.

La sénatrice Arnold : Merci.

[Français]

Le sénateur Cormier : Je remercie les témoins d’être avec nous aujourd’hui.

Monsieur Imbleau, je suis heureux d’entendre que le bilinguisme fera partie de toute la gestion et de l’infrastructure.

Monsieur Robitaille, dans le processus de codéveloppement, vous avez parlé des partenaires. Vous avez mentionné des ministères, comme Services publics et Approvisionnement Canada, Logement, Infrastructures et Collectivités Canada et Transports Canada. Tous ces ministères ont des responsabilités en vertu de la Loi sur les langues officielles. On en a parlé lors de la dernière rencontre. Ils doivent pouvoir mesurer les impacts positifs et négatifs de leurs décisions.

Dans la zone identifiée, il y a beaucoup de petites communautés de langue officielle en situation minoritaire. Avez-vous déjà imaginé ou mesuré l’impact, ou comptez-vous le faire, sur ces communautés en matière, par exemple, d’expropriation, de logement ou d’infrastructure? En d’autres termes, ces communautés francophones qui sont dans le tracé entre Montréal et Toronto seront-elles touchées? Surtout, en fonction des responsabilités du gouvernement du Canada, comptez-vous mesurer l’impact du tracé du corridor sur ces communautés de langue officielle en situation minoritaire s’il y a expropriation ou tout autre défi?

Mr. Robitaille: At a high level, when it comes to defining a route and ultimately getting the Government of Canada to accept the route based on the work of Cadence and Alto, I would say that all factors must be addressed in a multidisciplinary analysis. I wouldn't say that particular attention will necessarily focus on official language minority communities, but that it's important to choose the best route or the best compromise possible, considering the project's overall impacts.

Senator Cormier: That's why I'm asking you the question. All too often, projects fail to consider how measures and their impact affect these communities. You now have a great, interesting and important project. We need to ensure that the growth and vitality of official language minority communities along the route aren't unduly penalized. That's a federal responsibility. So I'd like to know whether you intend to do that, because it's an important consideration, whether in terms of expropriations or in other regards.

Mr. Imbleau, perhaps?

Mr. Imbleau: I'd say that the impact on every community will have to be identified. My intuition tells me that identifying the impact on more specific communities, such as Franco-Ontarians, for example, doesn't involve any added level of difficulty. We are pleased to ensure accountability. I think the impact will be positive. In case of a negative impact, however, that accountability can be included in our due diligence at the appropriate time, both for construction and operations.

Senator Cormier: Thank you very much.

[English]

The Chair: We have about four minutes left. I would like to ask Senator Dasko to ask another question, and if we have time, our other leader, Senator Lewis, will ask one as well. We have about five minutes between the two of you.

Senator Dasko: Thank you. I want to get back to the question about Union Station. Do I understand that it will or will not go to Union Station? Do you have a preference for whether it will or will not go into Union Station? Have you made any decisions? Just tell me.

Mr. Imbleau: I have a preference, but I'm not going to share it today. It is still a work-in-progress. The objective would be to have a station in the vicinity of Union Station. We are studying with Cadence what the options are. We are collaborating with Metrolinx to see what the impact is. We're looking at options. It needs to be economical and reliable. We have different options,

M. Robitaille : Je dirais qu'à haut niveau, lorsque l'on parle de définir un tracé puis ultimement d'obtenir l'accord du gouvernement du Canada concernant le tracé qui sera basé sur le travail d'Alto et Cadence, il s'agit d'une analyse multidisciplinaire qui doit considérer tous les éléments. Je ne dirais pas qu'il y a nécessairement une attention particulière qui sera portée aux communautés de langue officielle en situation minoritaire, mais qu'il est important de choisir le meilleur tracé ou le meilleur compromis possible en considérant tous les impacts du projet.

Le sénateur Cormier : C'est pour cela que je vous pose la question. Trop souvent, les mesures et l'impact sur ces communautés ne sont pas pris en compte dans les projets. Vous avez maintenant un projet formidable, intéressant et important. Il faut s'assurer que les communautés de langue officielle en situation minoritaire qui sont sur ce tracé ne soient pas pénalisées outre mesure dans leur développement et leur épanouissement. C'est une responsabilité du gouvernement fédéral. J'aimerais donc savoir si vous comptez le faire, parce que cela fait partie des considérations qui sont importantes, que ce soit au niveau de l'expropriation ou à d'autres niveaux.

Monsieur Imbleau, peut-être?

M. Imbleau : Je vous dirais que l'impact dans toutes les communautés devra être tracé. Mon instinct me dit que de tracer un impact sur des communautés plus spécifiques, comme francophones ontariennes par exemple, n'est pas plus difficile. C'est avec plaisir que nous assurerons la reddition de comptes. Je pense que l'impact en sera positif. Toutefois, s'il y avait un impact négatif, cette reddition pourra être ajoutée à notre diligence en temps opportun, à la fois pour la construction et pour l'opération.

Le sénateur Cormier : Merci beaucoup.

[Traduction]

Le président : Il nous reste environ quatre minutes. J'inviterais la sénatrice Dasko à poser une autre question, et si le temps le permet, le sénateur Lewis, notre autre leader, en posera une également. Vous disposez d'environ cinq minutes à vous deux.

La sénatrice Dasko : Merci. Je voudrais revenir à la question concernant la gare Union. Dois-je comprendre que le train s'y rendra ou non? Avez-vous une préférence à ce sujet? Avez-vous pris une décision? Dites-le-moi simplement.

M. Imbleau : J'ai une préférence, mais je ne vais pas la dévoiler aujourd'hui. Le projet est encore en cours d'élaboration. L'objectif serait d'avoir une gare à proximité de la gare Union. Nous étudions les différentes possibilités avec Cadence. Nous collaborons avec Metrolinx pour évaluer les répercussions. Nous examinons les options. Il faut que ce soit économique et fiable.

and we will try to resist committing to only one solution because that means more speculation, more cost to taxpayers, so we will keep the options open as long as possible. The intent in Toronto would be to be in the vicinity of Union if it is feasible and we can make it affordable.

Senator Dasko: You are not going out to the suburbs of Toronto to put a station there? That's not an option there. No, it's not that I happen to live in downtown Toronto. That has nothing to do with it.

Mr. Robitaille: The Government of Canada has requested that Alto have stations in the downtowns of the cities, including Toronto and Montreal. At this point, we want to let the experts do their work. We want the consultation to take place before any final decision is made, and this is what Mr. Imbleau was referring to. We're not talking about the station that would be far in the suburbs or something like that.

Senator Dasko: You won't be using VIA Rail tracks? Have you absolutely made that decision?

Mr. Imbleau: VIA does not own those rails. They rely on CN, CP and Metrolinx. It is one of the reliability concerns in the regions. They don't own the tracks except those between Montreal and Ottawa where they do own part of the track. It is not the case in the Toronto region.

Senator Dasko: They don't have that track in any case. Does that mean you may use that track, then?

Mr. Imbleau: We will have options to present at the proper time when we have done sufficient diligent work and consultation. It is too early to be that precise in Toronto.

Senator Lewis: Being from Saskatchewan, I am glad to hear that there is rail west of Toronto. That's another issue.

We're in the present now, but the existing rails in this country are over a century old. Has there been any thinking or future planning around the idea of new technology, twinning of the tracks or perhaps a freight option? Is the right-of-way, at this time, going to be big enough to accommodate some of the future growth that may happen?

Mr. Imbleau: In my previous life, I was in the port business, and I realized that economically we should never slow down freight trains. That's why we need passenger rail to get out of the way and not to affect the economy.

Nous avons différentes options et nous essaierons de ne pas retenir une seule solution, car cela entraînerait davantage de spéculations et de coûts pour les contribuables. Nous garderons donc les options ouvertes aussi longtemps que possible. À Toronto, l'intention serait d'être à proximité de la gare Union si cela est faisable et abordable.

La sénatrice Dasko : Vous n'allez pas construire une gare en banlieue de Toronto? Ce n'est pas envisageable. Non, ce n'est pas parce que j'habite au centre-ville de Toronto. Cela n'a rien à voir.

M. Robitaille : Le gouvernement du Canada a demandé à Alto que ses gares soient situées dans les centres-villes, notamment à Toronto et à Montréal. À ce stade, nous voulons laisser les experts faire leur travail. Nous voulons que les consultations aient lieu avant que toute décision finale ne soit prise, et c'est ce dont M. Imbleau parlait. Nous ne parlons pas d'une gare qui serait loin dans la banlieue ou quelque chose comme ça.

La sénatrice Dasko : Vous n'utiliserez pas les voies ferrées de VIA Rail? Avez-vous pris une décision définitive à ce sujet?

M. Imbleau : VIA n'est pas propriétaire de ces voies ferrées. Elle utilise celles du CN, du CP et de Metrolinx. C'est l'un des facteurs qui nuisent à la fiabilité dans certaines régions. Elle est propriétaire d'une partie des voies entre Montréal et Ottawa, mais pas de celles de la région de Toronto.

La sénatrice Dasko : Donc elle n'est pas propriétaire de ces voies. Cela signifie-t-il que vous pouvez les utiliser, alors?

M. Imbleau : Nous aurons des options à présenter au moment opportun, lorsque nous aurons effectué un travail minutieux et mené des consultations suffisantes. Il est trop tôt pour être aussi précis en ce qui concerne Toronto.

Le sénateur Lewis : Étant originaire de la Saskatchewan, je suis heureux d'apprendre qu'on envisage d'améliorer les services ferroviaires à l'ouest de Toronto, mais cela, c'est un autre problème.

Les voies ferrées existantes dans ce pays ont plus d'un siècle. Est-ce qu'on réfléchit à l'avenir ou le planifie en envisageant de nouvelles technologies, le jumelage des voies ou peut-être une option pour le fret? L'emprise actuelle est-elle suffisante pour accueillir une éventuelle expansion?

M. Imbleau : Dans ma vie antérieure, je travaillais dans le secteur portuaire, et j'ai compris que, pour des raisons économiques, il ne faut jamais ralentir les trains de marchandises. C'est pourquoi les trains voyageurs doivent s'écarter de leur chemin pour ne pas nuire à l'économie.

Alto will need to run on dedicated tracks, and our tracks will be basically be incompatible with the freight train, but it will give them more space to run on the CP and the CN lines because we will not run on those assets. Passengers win and the economy wins.

Senator Lewis: Have you done any planning to make it large enough to accommodate freight or some kind of freight system? There are a number of freight systems that are being developed, large tubes and all those kinds of things. In California, for instance, they are looking at a high-speed freight network.

Mr. Robitaille: The mandate that the government gave to Alto is to build a new passenger rail system, so that does not include, for example, additional expropriation to accommodate freight rail. As Mr. Imbleau was saying, by having the new system and being independent, it is going to have a positive impact on the capacity of the CN and the CP networks, primarily the CN network, going from West to East.

Senator Lewis: I'm just saying when you do the right-of-way if you make it 75 instead of 50, it probably wouldn't hurt for the future, because 100 or 200 years is a long time. This rail line will be there for a long time, and who knows what capacity will be necessary in the future.

The Chair: Thank you, senator. We have a special request from two senators. We have about five minutes. So we will give you each two and a half minutes.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: I've been asked a very technical question by a number of people I've spoken with about this wonderful project. It is going to involve new land severances. I imagine that tractors won't be permitted on the track, for reasons related to electricity and other factors. Have you calculated the maximum distance that this kind of machinery would have to travel to make a detour? You said, and I was struck by it, that high-speed trains require as few interruptions as possible. That makes sense. Are you going to calculate that? I can imagine it taking farmers an hour and a half every time they want to cross from one side to the other. It seems a bit much.

Mr. Robitaille: Work needs to be done on determining the exact location of the tracks. Minimizing the need to divide farmland in two is a very important objective. It's very important that we look into the possibility of purchasing any property that's severed or left landlocked. That work needs to be done.

Alto devra circuler sur des voies qui lui sont réservées, et nos voies seront fondamentalement incompatibles avec les trains de marchandises, mais cela donnera à ces derniers plus d'espace pour circuler sur les voies du CP et du CN, car nous n'utiliserons pas ces infrastructures. Les passagers y gagnent, et l'économie y gagne.

Le sénateur Lewis : Avez-vous prévu de rendre le réseau capable d'accueillir le fret ou un système de transport de marchandises? Plusieurs systèmes de transport de marchandises sont en cours d'élaboration, notamment de grands tubes et toutes sortes d'autres technologies. En Californie, par exemple, on envisage la création d'un réseau de transport de marchandises à grande vitesse.

M. Robitaille : Le gouvernement a donné à Alto le mandat de construire un nouveau réseau ferroviaire passager. Il n'y aura donc pas de nouvelles expropriations pour construire un chemin de fer de marchandise, par exemple. Comme l'a dit M. Imbleau, avoir un nouveau réseau qui sera indépendant aura un effet positif sur la capacité des réseaux du CN et du CP, principalement sur le réseau du CN, d'ouest en est.

Le sénateur Lewis : Je dis simplement qu'en créant l'emprise il serait bon de prévoir 75 pieds plutôt que 50 en prévision de l'avenir, car 100 ou 200 ans, c'est long. Cette voie ferrée sera là longtemps, et qui sait de quelle capacité nous aurons besoin dans l'avenir.

Le président : Merci sénateur. Nous avons une demande spéciale de la part de deux sénateurs. Nous disposons d'environ cinq minutes. Nous vous accorderons donc chacun deux minutes et demie.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Une question très technique m'a été posée par plusieurs personnes à qui j'ai parlé de ce merveilleux projet. Il y aura de nouvelles coupures de terres. J'imagine que les tracteurs ne pourront passer sur cette voie en raison notamment de l'électricité. Est-ce que vous avez calculé la distance maximale que cette machinerie devra parcourir pour faire un détour? Vous l'avez dit, et j'en ai été frappée, qu'il faut qu'il y ait le moins d'interruptions possible pour un train de grande vitesse. Cela a bien du bon sens. Est-ce que vous allez calculer cela? J'imagine les agriculteurs qui prennent une heure et demie chaque fois pour passer d'un côté à l'autre. Cela me semble plutôt difficile.

M. Robitaille : Le travail doit avoir lieu pour déterminer exactement où les voies vont être placées. L'objectif de minimiser les terres agricoles qui seront divisées en deux est vraiment très important. Il sera très important de regarder si l'on peut acheter toute la terre qui sera séparée ou enclavée. Le travail doit effectivement avoir lieu.

The reality facing high-speed trains worldwide is that no same-level crossing of tracks is permitted, not by tractors or cars. At all intersections, one kind of traffic travels below and the other above, at significant cost.

Alto and Cadence will work to limit land severance situations to the extent possible, to spare people a lot of wasted time. In cases like these, we would have to look into purchasing residual land to avoid problems.

Senator Miville-Dechêne: I'll leave the rest of my time to my colleague.

[English]

Senator Quinn: I'd like to ask the lawyer a question again, if I may.

Back to the expropriation question, the language is saying "may be required" instead of "is required" because we don't know the exact routing of that yet, but that is a bit of a suspension of civil rights for property owners in two provinces. What challenges might we expect to see in this area when they're forbidden to build on the land that could be or might be expropriated? There must be some plans as to how to deal with this, so how do we deal with this?

Ms. Thibodeau: The extent of the expropriation is related to the railway project, and it is under federal jurisdiction. It's possible for the federal government to expropriate for those reasons. Despite the impacts that it could have on the individual, the act provides for indemnification and compensation to these individuals as a result of that.

Senator Quinn: The corridor is not quite defined as of yet, but there must be a corridor in mind. There must be "plus or minus 5 kilometres" of where you think you may be going. Why have we not given notice to landowners that they might be affected by this? Certainly, if you live in different communities and something may happen, you get notice that you may be affected so you can be watching. What happens if some property owners decide to develop their land. For example, building structures, such as a new barn for cattle, and then they find out later that they weren't supposed to do that? How do we deal with that?

Mr. Imbleau: Thank you for the question, senator. The consultation in the corridor is starting in January, so we're reaching out to a fairly large region of landowners. They will give us that feedback at this point in time, and the alignment will be developed after receiving the initial feedback.

La réalité des trains à grande vitesse partout dans le monde est qu'il ne peut y avoir de passage au même niveau sur les voies, qu'il s'agisse de tracteurs ou de voitures. À une intersection, il faut que l'un passe par-dessus et l'autre par en dessous, ce qui engendre des coûts importants.

Le travail d'Alto et Cadence sera de minimiser au maximum ces situations où des terres seront séparées afin d'éviter aux gens de perdre beaucoup de temps. Si c'est le cas, il s'agira de voir si on peut acheter le résiduel pour éviter des problèmes.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je laisse le reste de mon temps à mon collègue.

[Traduction]

Le sénateur Quinn : J'aimerais poser une autre question à l'avocate, si possible.

Je reviens sur la question de l'expropriation. Le libellé dit : « pourrait avoir besoin » plutôt que « a besoin » puisque nous ne savons pas encore quel sera le tracé exact. Cela revient un peu à une suspension des droits civils dans les deux provinces. À quel genre de recours faut-il s'attendre à cet égard, si on leur interdit de construire sur le terrain qui pourrait faire l'objet d'une expropriation? Il doit y avoir des plans pour faire face à ce genre de situation, alors comment s'y prendra-t-on?

Me Thibodeau : L'ampleur de l'expropriation dépend du projet ferroviaire, qui relève du fédéral. Le gouvernement fédéral peut procéder à une expropriation pour ces raisons, malgré les répercussions que cela aura sur les particuliers. Voilà pourquoi la loi prévoit le versement d'une indemnité à ces personnes.

Le sénateur Quinn : Le tracé du corridor n'est pas encore défini, mais vous avez sûrement une idée du tracé du corridor. Vous devez avoir un tracé à « plus ou moins 5 kilomètres » en tête. Pourquoi ne pas avoir informé les propriétaires de cela? Si vous vivez dans des localités où l'on s'attend à quelque chose, vous avez sûrement été informé que vous serez possiblement touché, afin que vous puissiez être aux aguets. Qu'arrivera-t-il si certains propriétaires décident de valoriser leur terrain, en construisant des bâtisses, par exemple, comme une nouvelle étable pour du bétail, et qu'ils apprennent par la suite qu'ils n'étaient pas censés faire cela? Que fera-t-on dans une telle situation?

M. Imbleau : Je vous remercie de votre question, sénateur. La consultation sur le corridor commence en janvier. Nous nous adresserons donc aux propriétaires d'une assez vaste région. Ils nous feront part de leurs commentaires à ce moment-là; l'alignement de la voie sera déterminé après avoir reçu cette première rétroaction.

Senator Quinn: What's the relationship between Via Rail and your organization? Are they a subsidiary? Whom do you report to?

Mr. Imbleau: I report to a board of directors and a chair of my board. We're an affiliate of Via, but an independent board. I report to the board, which reports to the Minister of Transport.

Senator Quinn: So the profits or losses that are all within your corporation. What do you do for those segments that may operate in a province by itself as you develop the whole thing? You're not waiting for the whole thing to be done, so what happens to the rail routes in Ontario, for example, that are high-volume moneymakers for Via Rail that they're going to lose when a segment comes into operation? What happens to Via Rail?

Mr. Robitaille: The mandate the government has given to both Via Rail and Alto is for the eventual system to include both the high-speed railroad and the existing services in the communities, including the ones that go all the way to Windsor. Effectively, as of a date to be determined in the future, all of this will be consolidated, because we don't want a system run by Via Rail to compete against a new high-speed system. What we want is a comprehensive service offering for the benefit of all people in the area.

Senator Quinn: Thank you for coming to Eastern Canada, which is to say the Maritimes.

The Chair: We've now come to the end of our first panel. We would like to thank you all for your contribution today. It has been very enlightening and was packed full of information. I'm sure we'll have other meetings with you.

If there's anything that any of you would like to respond to in writing that was asked in terms of questions, please get in any written responses by December 23, 2025. Maybe Santa Claus will be with you.

[Translation]

I would now like to introduce our next panel.

[English]

We have with us Professor Ahmed El-Geneidy, Tier 1 Canada Research Chair in Public Transport Planning and Operation and Professor of Transport at the School of Urban Planning, McGill University; Dr. Lavagnon Ika, Professor of Project Management at the Telfer School of Management at the University of Ottawa;

Le sénateur Quinn : Quelle est la relation entre VIA Rail et votre organisme? Est-ce une filiale? De qui relevez-vous?

M. Imbleau : Je rends des comptes à un conseil d'administration et au président de mon conseil. Nous sommes une filiale de VIA, mais avec un conseil indépendant. Je rends des comptes au conseil, qui en rend au ministre des Transports.

Le sénateur Quinn : Les profits et les pertes seront donc ceux de votre société. Que faites-vous dans le cas des tronçons qui pourront être en service par eux-mêmes dans une province à mesure que vous construisez le réseau complet? Vous n'attendez pas que le projet soit complété. Par conséquent, qu'arrivera-t-il aux tracés ferroviaires en Ontario, par exemple, qui sont très achalandés et qui rapportent gros à VIA Rail, mais qu'elle perdra quand un tronçon entrera en service? Qu'arrivera-t-il à VIA Rail?

M. Robitaille : Le mandat que le gouvernement a donné à VIA Rail et à Alto est d'en venir à un réseau qui englobe le train à grande vitesse et les services déjà existants dans les collectivités, y compris ceux jusqu'à Windsor. Il y aura une consolidation à une date qui sera déterminée ultérieurement, car nous ne voulons pas qu'un réseau opéré par VIA Rail fasse concurrence à un nouveau réseau à grande vitesse. Nous voulons offrir des services complets dont profiteront toutes les personnes de la région.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie d'être venu dans l'Est du Canada, c'est-à-dire dans les Maritimes.

Le président : Voilà qui conclut la partie avec notre premier groupe de témoins. Nous vous remercions de toutes les informations que vous nous avez communiquées aujourd'hui. C'était fort instructif et éclairant. Je suis convaincu que nous vous rencontrerons de nouveau.

Si vous souhaitez répondre par écrit à une question, veuillez nous faire parvenir la réponse avant le 23 décembre. Vous serez peut-être en compagnie du père Noël.

[Français]

Permettez-moi maintenant de vous présenter notre prochain groupe de témoins.

[Traduction]

Nous accueillons le professeur Ahmed El-Geneidy de la chaire de recherche du Canada de niveau 1 en planification et exploitation des transports publics, qui est aussi professeur en transports à l'École d'urbanisme de l'Université McGill; M. Lavagnon Ika, professeur de gestion de projets à l'École de

and Dr. Anneke Smit, Associate Professor, Director, Centre for Cities, University of Windsor. Thank you all for joining us today.

Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes each to be followed by a question-and-answer session with the senators. I will now invite Professor El-Geneidy to give his opening remarks.

Ahmed El-Geneidy, Tier 1 Canada Research Chair, Public Transport Planning and Operation and Professor of Transport, School of Urban Planning, McGill University, as an individual: Thank you for having me speak to your committee today. I wanted to reiterate how high-speed rail, or HSR, in Canada will generate long-term economic and societal benefits, a view shared by over 90% of our 6,700 survey respondents who answered our survey in October 2025.

One in three respondents said they would take the high-speed rail at least once a year, representing an estimated ridership of 8.8 million annual passengers. Yet, these benefits cannot be hindered by a lack of careful planning. In my testimony, I'll highlight five priority areas critical to ensure the success of the HSR in Canada.

The first one is land acquisition, which has been discussed today. The greatest risk of delay comes from securing the right-of-way. We have seen this problem in the California high-speed rail where land acquisition has delayed the project and increased its costs. This is a major concern for over 75% of our survey participants residing along the corridor. My recommendation for that is to grant Alto the authority, which I heard earlier that they will be working to provide regular regional services along the same right-of-way when the HSR is not in operation. This will provide tangible benefits to all communities along the right-of-way and strengthens Alto's position when negotiating for land to secure the right-of-way.

The second is to prioritize the purchase of less-used or abandoned rail infrastructure along the corridor. This will streamline negotiations for land acquisition and reduce displacements.

The third point is about station selection and location. The current proposed stations reflect the past high-frequency rail proposal or political influences and may not be optimal for the high-speed network performance, for example, the Laval station.

Alto must be commissioned to conduct a rigorous multiple account cost-benefit analysis to identify station locations and

gestion Telfer de l'Université d'Ottawa et Mme Anneke Smit, professeure agrégée et directrice du Centre for Cities de l'Université de Windsor. Merci à vous tous de vous joindre à nous aujourd'hui.

Les témoins feront chacun une déclaration liminaire d'environ 5 minutes, qui sera suivie d'une séance de questions et réponses avec les sénateurs. J'invite le professeur El-Geneidy à faire sa déclaration liminaire.

Ahmed El-Geneidy, Chaire de recherche du Canada, niveau 1 en planification et exploitation des transports publics et professeur de transport, l'École d'urbanisme de Université McGill, à titre de particulier : Je vous remercie de m'inviter à comparaître devant votre comité aujourd'hui. Je tiens à répéter à quel point un train à grande vitesse, ou TGV, au Canada procurera des avantages socio-économiques à long terme. C'est aussi l'avis de 90 % des 6 700 répondants à un sondage que nous avons mené en octobre 2025.

Un répondant sur trois a dit qu'il prendrait le train à grande vitesse au moins une fois l'an, ce qui représente une fréquentation d'environ 8,8 millions de passagers annuellement. Cela dit, il ne faudrait pas qu'un manque de rigueur dans la planification compromette ces avantages. Dans mon exposé, je signalerai cinq éléments prioritaires cruciaux pour que le TGV soit un succès au Canada.

Le premier est l'acquisition des terrains. Il en a été question aujourd'hui. Le plus grand risque que posent les retards, c'est l'obtention des emprises. La Californie a eu ce problème : l'acquisition des terrains a retardé le projet de TGV et fait grimper les coûts. C'est une source de préoccupation majeure pour plus de 75 % des répondants de notre sondage qui vivent le long du corridor. Ma recommandation à cet égard est d'accorder à Alto l'autorisation qui a été mentionnée tout à l'heure d'offrir des services régionaux réguliers sur les emprises du TGV quand celui-ci n'est pas en service. Cela offrira des avantages tangibles à toutes les collectivités le long de l'emprise et renforcera la position d'Alto lorsqu'elle négociera pour obtenir l'emprise.

Le deuxième élément est d'acquérir en priorité les infrastructures ferroviaires abandonnées le long du corridor. Cela simplifiera les négociations pour l'acquisition des terrains et réduira les déplacements.

Le troisième concerne le choix des emplacements des gares. Les gares proposées à l'heure actuelle sont celles de l'ancienne proposition de train à grande vitesse ou des anciennes influences politiques. Il se peut qu'elles ne soient pas optimales pour la performance du réseau ferroviaire grande vitesse, comme la gare de Laval.

Alto doit recevoir le mandat de mener une analyse coûts-avantages à comptes multiples pour déterminer quels sont

right-of-way corridors that maximize overall value and minimize the cost, free from political or inherited interferences to maximize the societal benefits of the HSR project.

Infrastructure safety is a major concern. When I listened to previous testimony from Transport Canada, I felt I wanted to raise this because Florida's high-speed rail experience has seen more than 180 people killed since it started in 2017 because they did it all at grade. That design is a concern for me. In the recommendation, I say high-speed rail must be fully grade separated or elevated. Transport Canada must adopt the high-speed rail-specific safety standards modelled on proven systems like the Shinkansen in Japan where there have been no deaths since the 1960s.

The competitiveness of the service is critical. To compete with air travel, the travel time between Montreal and Toronto must be less than three hours. An express service might be explored between the two regions running that system. Also, consider stations near airports with strong transit connections to downtown, as this will attract high-value business and tourism passengers. Our survey confirms passengers prefer stations near major transit hubs and not specifically in the downtown area, which gets me to the last point, which I feel is most important, which is financing.

A traditional public-private partnership structure would require large and long-term subsidies as public transit will not pay for capital and operating costs from fare revenues. Alto must be allowed to pursue land value capture and development partnerships around stations, similar to some Asian rail projects or Australian planned high-speed rail.

Land value capture could generate real estate development gains equivalent to roughly 15% of the total cost of the project, which I expect to be around \$12 billion in savings. That effectively cuts the required per-passenger subsidy and helps increase the system use, with the system earning revenues around 42 years.

In conclusion, a successful Canadian high-speed rail system depends on granting Alto the authority to control land, develop property, and optimize the alignment and station locations based on evidence. This ensures that Canada will be building a high-speed rail system that is competitive, safe and financially durable.

At the same time, Transport Canada's oversight is essential for this development to hold Alto accountable and ensure the delivery of the project on time and within budget, which were

les emplacements et les emprises qui maximiseront la valeur globale et minimiseront le coût, libre de toute interférence héritée du passé ou politique afin de maximiser les avantages collectifs du projet de TGV.

La sécurité de l'infrastructure est un enjeu majeur. En écoutant le témoignage précédent de Transports Canada, je me suis dit que je voulais en parler, car plus de 180 personnes sont mortes en Floride depuis le lancement du train à grande vitesse en 2017 parce que tout le réseau a été fait avec des passages à niveau. Ce modèle m'inquiète. Dans la recommandation, j'ai indiqué que les trains à grande vitesse doivent avoir des passages séparés ou surélevés. Transports Canada doit adopter les normes de sécurité spécifiques aux trains à grande vitesse calquées sur le modèle des réseaux qui ont fait leurs preuves comme le Shinkansen au Japon, qui n'a enregistré aucun décès depuis les années 1960.

La compétitivité du service est cruciale. Pour rivaliser avec le transport aérien, le temps de trajet entre Montréal et Toronto doit être inférieur à trois heures. On pourrait envisager un service express entre les deux régions qui exploitent ce réseau. Il faut aussi penser à des gares à proximité des aéroports, avec une bonne offre de transport en commun vers le centre-ville, car cela attirera des passagers à valeur élevée qui voyagent pour affaires ou qui font du tourisme. Notre sondage confirme que les passagers préfèrent les gares à proximité de centres de transports en commun majeurs et non expressément au centre-ville. Ce qui m'amène à mon dernier point, qui à mon avis est le plus important, soit le financement.

Dans un partenariat public-privé classique, il faudrait prévoir de grosses subventions à long terme, car les recettes tirées de la vente des titres de transport ne suffisent pas à payer les coûts d'exploitation et d'immobilisations. Il faut permettre à Alto de forger des partenariats et de récupérer de la plus-value avec les gares, à l'instar de certains projets ferroviaires en Asie ou du projet de train à grande vitesse en Australie.

Grâce à la récupération de la plus-value, la mise en valeur immobilière pourrait générer des gains correspondant à environ 15 % du coût total du projet. Je m'attends à ce que cela représente environ 12 milliards de dollars en économie. Ce montant réduit la subvention à verser par voyageur et contribue à accroître l'utilisation du réseau, puisque celui-ci récoltera des recettes pendant environ 42 ans.

En conclusion, pour que le réseau ferroviaire à grande vitesse du Canada soit un succès, il faut accorder à Alto le pouvoir de contrôler les terrains, de mettre en valeur des biens et d'optimiser l'alignement et l'emplacement des gares en se fondant sur des faits. Ainsi, le Canada construira un réseau ferroviaire à grande vitesse concurrentiel, sécuritaire et financièrement viable.

Par ailleurs, la surveillance qu'exerce Transports Canada est essentielle à la mise en œuvre, car elle permet de demander des comptes à Alto et de veiller à ce que le projet soit livré en temps

major concerns raised by our survey respondents. More than 70% were concerned about being over budget and over time. Thank you so much for listening.

The Chair: Thank you very much, Professor El-Geneidy. I will now invite Dr. Ika to give his opening remarks.

Lavagnon Ika, Professor of Project Management, Telfer School of Management, University of Ottawa, as an individual: Thank you for the opportunity to appear before you today. I'm a professor of project management. My research focuses, among other things, on why major infrastructure projects around the world experience cost overruns and benefit shortfalls. This project is a transformational national interest project. The bill grants significant powers to Alto and to cabinet with a stated aim of reducing regulatory friction and accelerating delivery.

A couple of elements are notable, but I won't go through them. They were presented earlier.

Why this bill, in my understanding? Simply put, the government wants to keep control to accelerate a complex project that would otherwise take many years to complete. Major projects, as you know, encounter extensive approval processes, including environmental assessments, for instance, and this creates what I call fuzzy projects characterized by evolving goals and conflicting stakeholder expectations. These timelines illustrate the concern.

If you consider, for instance, the Champlain Bridge as an example, it required seven to eight years from decision to full opening. This is typical of infrastructure of that scale.

It is, therefore, understandable that government wants to reduce the decision-to-delivery timeline for Alto from roughly eight years to something closer to five. The intent is to deliver economic and mobility benefits sooner, particularly in a challenging geopolitical environment.

The U.K. High Speed Two, or HS2, project provides a cautionary counterpoint. Despite immense effort, including building a £100 million, 1-kilometre bat tunnel, the project became emblematic of unsustainable cost escalation, ultimately leading to its cancellation, partly. This underscores the need to balance ambition, environmental stewardship and value for money.

Quickly, why segmentation into 50-kilometre segments? These segments appear, in my view, to be a governance innovation that seeks to balance authority with inclusion. Authority in the sense that government would like to retain

et à l'intérieur du budget. Les répondants à notre sondage étaient fort inquiets à cet égard. Plus de 70 % d'entre eux s'inquiètent que le budget et l'échéancier ne soient pas respectés. Merci beaucoup de m'avoir écouté.

Le président : Merci beaucoup, professeur El-Geneidy. J'invite maintenant M. Ika à présenter ses remarques liminaires.

Lavagnon Ika, professeur de gestion de projet, École de gestion Telfer, Université d'Ottawa, à titre personnel : Merci de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Je suis un professeur de gestion de projets. Mes recherches portent, entre autres, sur les raisons pour lesquelles les grands projets d'infrastructure dans le monde sont sujets aux dépassements de coûts et tendent à décevoir les attentes. Le présent projet est transformationnel et d'intérêt national. Le projet de loi accorde d'importants pouvoirs à Alto et au cabinet dans le but avoué de réduire les irritants en matière de réglementation et d'accélérer la livraison.

Il y a quelques éléments particuliers, mais je ne les mentionnerai pas. Ils ont été présentés plus tôt.

Qu'est-ce qui motive la présentation de ce projet de loi, selon moi? En gros, le gouvernement veut garder le contrôle pour accélérer la mise en œuvre d'un projet complexe dont la réalisation prendrait autrement de nombreuses années. Les grands projets, comme vous le savez, passent par des processus d'approbation étendus, y compris des évaluations environnementales, par exemple. Cela crée des projets vagues, caractérisés par la présence d'objectifs qui évoluent et d'attentes conflictuelles de la part des intervenants. Ces échéanciers expliquent cette préoccupation.

Prenons l'exemple du pont Champlain. Il s'est écoulé de sept à huit ans entre la décision et l'ouverture du pont. C'est typique pour des infrastructures de cette envergure.

Il est donc compréhensible que le gouvernement souhaite ramener l'échéancier entre la décision et la livraison pour Alto d'environ huit ans à près de cinq ans. L'intention est de livrer des avantages en matière de mobilité et d'économie au plus tôt, surtout dans un contexte géopolitique difficile.

Le projet High Speed Two, ou HS2, au Royaume-Uni, invite à la prudence. Malgré d'immenses efforts, y compris la construction d'un tunnel d'un kilomètre pour des chauves-souris au coût de 100 millions de livres, ce projet est devenu le symbole de l'escalade insoutenable des coûts, ce qui a finalement mené à son annulation, du moins en partie. Voilà qui montre la nécessité de trouver un équilibre entre l'ambition, la protection environnementale et l'utilisation judicieuse des deniers publics.

Bref, pourquoi une division en tronçons de 50 kilomètres? Ces tronçons m'apparaissent comme une innovation en matière de gouvernance pour trouver un équilibre entre le pouvoir et l'inclusion. Pouvoir dans le sens où le gouvernement souhaite

strategic control and reduce the risk of full project paralysis. Inclusion in the sense that communities and stakeholders retain the ability to shape individual segments. This structure acknowledges the need for regulatory oversight while avoiding the bottlenecks associated with comprehensive, upfront review. It is also a response to what I call the megaproject legitimacy dilemma. What does that mean? It means simply that major projects require government to decide with authority to deliver national infrastructure. At the same time, they require broad-based legitimacy because they affect local communities, Indigenous rights and environmental assets. Here lies the dilemma. Too much governmental control undermines legitimacy and social acceptance. Too little control undermines feasibility and project delivery.

Governments claiming to act in the public interest face stakeholders whose interests are broader, sometimes contradictory and deeply local, as the session showed a couple of minutes ago. Delivering a project of national importance thus requires balancing competing claims to legitimacy.

Could the bill backfire? Yes. The concentration of authority and the pre-approval mechanisms may reduce transparency and weaken, to some extent, independent oversight. This could provoke legal challenges, social opposition, perhaps, and delays, the very issues that the bill seeks to avoid.

As I noted in a recent interview, these powers are sweeping and may trigger backlash from landowners and Indigenous groups.

To conclude, where to go from here? The government needs a delicate dance — a choreography — because successful megaproject delivery requires government to carefully orchestrate authority and inclusion, as I said before. What they need to do is a delicate dance that turns legitimacy dilemma into a governance capability rather than a governance failure.

In conclusion, I would say that speed matters, but fast track at any cost risks undermining legitimacy, environmental protection, Indigenous rights and long-term project value. As La Fontaine reminds us —

[Translation]

“Slow and steady wins the race.”

conserver un contrôle stratégique et réduire le risque de paralysie complète du projet. Inclusion dans le sens où les collectivités et les intervenants conservent la capacité de modeler les tronçons individuels. Cette structure reconnaît la nécessité d'exercer une surveillance réglementaire tout en évitant les goulots d'étranglement associés aux examens complets initiaux. C'est aussi une réponse au dilemme de la légitimité des mégaprojets. Qu'est-ce que cela signifie? Cela signifie simplement que les grands projets obligent le gouvernement à prendre la décision de livrer des infrastructures nationales. En même temps, ces projets doivent disposer d'une grande légitimité, car ils touchent des collectivités, des droits des peuples autochtones et des richesses environnementales. Voici maintenant le dilemme. Si le contrôle gouvernemental exercé est trop grand, il mine l'acceptabilité sociale et la légitimité. S'il est trop petit, il nuit à la faisabilité du projet et à sa livraison.

Les gouvernements qui disent agir dans l'intérêt public se heurtent à des intervenants qui ont des intérêts plus vastes, parfois contradictoires et profondément régionaux, comme on l'a vu pendant la séance il y a quelques minutes. La livraison d'un projet d'importance nationale exige donc de trouver un équilibre entre des revendications concurrentes de légitimité.

Le projet de loi peut-il avoir un effet contre-productif? Oui. La concentration du pouvoir et les mécanismes de préapprobation peuvent réduire la transparence et affaiblir, jusqu'à un certain point, la surveillance indépendante. Cela pourrait entraîner des contestations judiciaires, possiblement de l'opposition au sein de la société et des retards. Les mêmes problèmes que l'on cherche à éviter avec le projet de loi.

Comme je l'ai dit lors d'une récente entrevue, ces pouvoirs sont considérables et risquent d'engendrer une réaction hostile de la part des propriétaires fonciers et des groupes autochtones.

En conclusion, que faire maintenant? Le gouvernement doit danser avec finesse, exécuter une chorégraphie, car pour livrer le mégaprojet, il devra soigneusement coordonner le pouvoir et l'inclusion, comme je l'ai dit tout à l'heure. Il doit danser avec finesse de manière à transformer le dilemme de la légitimité en démonstration de bonne gouvernance plutôt que de mauvaise gouvernance.

En conclusion, je dirais que la vitesse a de l'importance, mais l'accélération à tout prix risque de nuire à la légitimité, à la protection environnementale, aux droits des peuples autochtones et à la valeur du projet à long terme. Comme nous le rappelle La Fontaine...

[Français]

« Rien ne sert de courir; il faut partir à point. »

[English]

Slow and steady, supported by sound governance, often wins the race.

[Translation]

Thank you very much. I'm pleased to answer your questions.

[English]

The Chair: Thank you, Dr. Ika. I will now invite Dr. Smit to give her opening remarks.

Anneke Smit, Associate Professor, Director, Centre for Cities, University of Windsor, as an individual: Good morning, senators. It's a pleasure to address you today on the question of high-speed rail included in the budget implementation act, 2025.

[Translation]

Thank you for the invitation to speak to you today.

[English]

I am Director of the Centre for Cities, at the University of Windsor in the Faculty of Law and Associate Professor in that faculty.

I have lived in Windsor, in the traditional territory of the Three Fires Confederacy, for most of the last 18 years. I travel regularly lately to Ottawa, Montreal or Toronto for work. Yesterday, like many other days, I spent 12 hours on the train to be here with you today. I wanted to be here in person, but this is what it takes. I love the simplicity of rail travel and the environmental impacts and it's the right decision to move forward. I do deeply regret that the rail plan at the moment will not be extending to Windsor. There are significant cross-border rail investments being made at this moment that are generational in impact. I understand it is a difficult time for Canada-U.S. relations, but I think it is an oversight not to be extending the rail, at this point, to Windsor. With that said, let me be clear that I am strongly in favour of the plan as it is moving forward between Quebec City and Toronto and agree that it should be fast-tracked. I do, however, have several concerns about the proposed expropriation provisions of the bill.

I have engaged with expropriation law and land regulation in Canada and elsewhere over many years as a researcher and also as a practice focus researcher. And it is through these lenses that I make four brief comments.

[Traduction]

Avancer lentement, mais sûrement, en s'appuyant sur des principes de bonne gouvernance, est souvent le meilleur moyen de remporter la course.

[Français]

Merci beaucoup. Ce sera un plaisir pour moi de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président : Merci, monsieur Ika. J'invite maintenant Mme Smit à présenter ses remarques liminaires.

Anneke Smit, professeure agrégée, directrice, Centre for Cities, Université de Windsor, à titre personnel : Bonjour, sénateurs. Je suis heureuse de m'adresser à vous aujourd'hui au sujet du projet de train à grande vitesse prévu dans la Loi d'exécution du budget de 2025.

[Français]

Je vous remercie de l'invitation à m'adresser à vous aujourd'hui.

[Traduction]

Je suis la directrice de Centre for Cities, à l'Université de Windsor et professeure agrégée à la Faculté de droit de cette université.

J'habite à Windsor, le territoire traditionnel de la Confédération des trois feux, depuis près de 18 ans. Depuis quelque temps, je voyage régulièrement à Ottawa, Montréal ou Toronto dans le cadre de mon travail. Hier, comme cela m'arrive souvent, j'ai passé 12 heures à bord du train pour être ici avec vous aujourd'hui. Je tenais à témoigner en personne, et c'est le temps que cela prend. J'adore la simplicité des voyages en chemin de fer et les effets environnementaux. C'est la voie à suivre dans l'avenir. Je déplore énormément que le tracé ne se rende pas jusqu'à Windsor pour l'instant. À l'heure actuelle, il y a d'importants investissements ferroviaires transfrontaliers qui auront une portée historique. Je sais que la relation entre le Canada et les États-Unis est difficile en ce moment, mais il me semble maladroit de ne pas prolonger le chemin de fer, à ce stade, jusqu'à Windsor. Cependant, je tiens à dire clairement que je suis fortement en faveur du plan qui est en marche entre Québec et Toronto, et je crois qu'il faut accélérer sa mise en œuvre. J'ai toutefois plusieurs préoccupations au sujet des dispositions sur l'expropriation dans le projet de loi.

Je m'intéresse au droit de l'expropriation et aux règlements sur les titres fonciers au Canada et ailleurs depuis de nombreuses années à titre de chercheuse, notamment en recherche appliquée. C'est dans cette optique que je ferai mes quatre brèves observations.

First, beyond the original colonial conquest of Canada, expropriation is the most blunt instrument of governmental control over land known in Canada's systems of land ownership and it must be treated with care.

These have included some very high-profile and large-scale takings in Canada's modern history — the Spadina Expressway in Toronto in the '60s, the Pickering Airport lands in the '70s, the National Capital Commission's LeBreton Flats in the '60s, the destruction of downtown neighbourhoods across Canada and North America in the name of urban renewal.

These expropriations destroyed neighbourhoods, communities and ways of life for public purposes that often did not come to fruition. These are cautionary tales for all of us. These large-scale takings now are happening at a time of high growth and ambitious governmental infrastructure development and in this sense, we need to harken back to those examples.

By public reports, the land acquisition for the proposed high-speed rail between Quebec City and Toronto will be one of the largest expropriations in our country's history. Expropriation can be an effective tool, but history tells us sometimes these planned projects will fail.

Second, the proposed process risks losing transparency and due process. Unlike most other constitutional states, Canada does not have a constitutional protection for private property, meaning the whole expropriation regime sits outside the constitutional framework governed by legislation instead, such as the federal Expropriation Act enacted approximately 50 years ago.

However, as the Supreme Court of Canada told us in its 1997 Decision in *Toronto Area Transit Operating Authority v. Dell Holdings Ltd.*

To take all or part of a person's property constitutes a severe loss and a very significant interference with a citizen's private property rights. It follows that the power of an expropriating authority should be strictly construed in favour of those whose rights have been affected.

While limited, existing hearing processes provided for in the federal Expropriation Act, which the bill proposes to remove, are an opportunity to shed light on and sometimes correct proposed expropriations, and this scrutiny may make the project stronger in the long run.

Premièrement, outre la conquête coloniale initiale du Canada, l'expropriation est l'instrument de contrôle gouvernemental sur les terres le plus brutal du système de propriété terrienne au Canada, et il faut le manier avec soin.

Il y a eu des emparements de très grande envergure et fort médiatisés dans l'histoire moderne du Canada. Pensons à la voie rapide de Spadina, à Toronto, dans les années 1960, aux terrains de l'aéroport de Pickering dans les années 1970, aux plaines LeBreton de la Commission de la capitale nationale dans les années 1960, ainsi qu'à la destruction de quartiers du centre-ville au Canada et en Amérique du Nord au nom de la rénovation urbaine.

Ces expropriations ont détruit des quartiers, des communautés et des modes de vie pour des besoins publics qui n'ont pas toujours été comblés. Il s'agit d'un avertissement pour nous tous. Ces emparements de grande envergure se produisent maintenant dans une période de forte croissance et de développement d'infrastructures gouvernementales ambitieuses. C'est pourquoi il faut nous rappeler ces exemples.

Selon des rapports publics, l'acquisition de terrains pour le projet de train à grande vitesse entre Québec et Toronto nécessitera le plus grand nombre d'expropriations de l'histoire du pays. L'expropriation peut être un outil efficace, mais l'histoire nous apprend que ces projets échouent parfois.

Deuxièmement, le processus proposé risque de manquer de transparence et de ne pas respecter le processus établi. Contrairement à la majorité des États de droit, la propriété privée ne fait l'objet d'aucune protection constitutionnelle au Canada. C'est donc dire que tout le régime d'expropriation existe en dehors du cadre constitutionnel et est plutôt encadré par des lois, comme la Loi sur l'expropriation fédérale, qui est entrée en vigueur il y a environ 50 ans.

Toutefois, comme nous l'a appris la Cour suprême du Canada dans l'arrêt de 1997 *Régie des transports en commun de la région de Toronto c. Dell Holdings Ltd.*

L'expropriation totale ou partielle d'un bien appartenant à une personne constitue une grave perte ainsi qu'une atteinte très importante aux droits privés de propriété des citoyens. Il s'ensuit que le pouvoir d'une autorité expropriante devrait être interprété de façon stricte en faveur des personnes dont les droits sont touchés.

Quoique limités, les processus d'audience prévus dans la Loi sur l'expropriation fédérale, que le projet de loi propose d'éliminer, sont l'occasion d'attirer l'attention sur des expropriations et de parfois revoir des expropriations proposées. Cet examen contribue à renforcer le projet au bout du compte.

The adage of “think slow, act fast” applies here. Land acquisition needs time and good and transparent process. This will pay off and allow it to move more quickly in the long run as my colleague, Dr. Ika, has also suggested.

Third, the proposed process may have unintended detrimental consequences for landowners even if they ultimately are never expropriated. The Right of First Refusal registered on the property for eight years and proposed prohibition on improvements for four years, will impact land values and landowners’ abilities to sell and to improve their properties. It is, in my view, too early to put these restrictions on properties even as the consultation begins, as we have heard, in the new year until there is more clarity about the route, and more clarity over the types of properties and whether all or part of the properties will be needed as has been discussed this morning.

Finally, landowners deserve to be meaningfully engaged in this generational federal investment. On its own website, Alto states:

Being recognized as a transformative project does not mean taking shortcuts. Far from that. Alto will continue to follow all due processes with care and integrity.

Meaningful consultation is mentioned as one part of the due process. Certainly, we’ve heard about that this morning. Landowners are community members. They are being asked to make a significant sacrifice in the name of the public interest. They deserve to be engaged with well before a notice of expropriation arrives in the mail — and I think we’ve heard this morning that is the intention — and they deserve to be engaged with throughout the process. Meaningful engagement may include negotiation for sale, even if not required by the legislation, overcompensation that is above the minimum required or the market value, creative solutions such as land swaps, which allow them to maintain their livelihoods and their communities, support for land owners to find a comparable property et cetera. There are examples out there in other countries and examples that have been used in Canada.

In conclusion, I strongly support the prioritization of high-speed rail in Canada and the use of expropriation as a necessary tool for land acquisition. However, I urge the Government of Canada to proceed carefully with its partners on the acquisition of private properties, even in the face of a valid, overdue and potentially transformative public transportation investment.

La sagesse populaire qui recommande de penser longuement pour agir promptement s’applique dans ce cas-ci. Il faut du temps et un bon processus transparent pour acquérir des terrains. Cette approche sera avantageuse et permettra de progresser plus rapidement à la longue, comme mon collègue, M. Ika, l’a aussi laissé entendre.

Troisièmement, le processus proposé pourrait avoir des conséquences inattendues pour les propriétaires, même s’ils ne sont finalement jamais expropriés. L’enregistrement d’un avis d’assujettissement à un droit de préemption sur le bien-fonds pendant huit ans et l’interdiction d’apporter des améliorations pendant quatre ans auront un impact sur la valeur du terrain et la capacité du propriétaire de vendre ou d’améliorer son bien-fonds. Les consultations ne commenceront, comme nous l’avons entendu, qu’au début de la nouvelle année. Selon moi, imposer ces restrictions sur des biens-fonds sera prématuré tant que nous n’en saurons pas plus sur le tracé, sur les types de bien-fonds et sur la nécessité d’acquérir tous les biens-fonds ou seulement une partie d’entre eux, comme on l’a dit ce matin.

Au bout du compte, les propriétaires fonciers ont le droit de participer véritablement dans cet investissement fédéral historique. Sur son propre site Web, Alto affirme ceci :

Être reconnu comme un projet transformateur ne veut pas dire de prendre des raccourcis. Loin de là. Alto continuera de suivre tous les processus avec soin et intégrité.

La participation à des consultations est mentionnée comme étant un élément du processus. Nous en avons assurément entendu parler ce matin. Les propriétaires fonciers sont des membres de la société. On leur demande de faire un sacrifice substantiel au nom de l’intérêt public. Ils ont le droit de participer bien avant qu’on leur envoie un avis d’expropriation par la poste. Or, il me semble avoir entendu ce matin que c’est là ce que l’on compte faire. Ils méritent que l’on dialogue avec eux tout au long du processus. Un véritable dialogue peut prendre la forme de négociation pour la vente, même si la loi ne l’exige pas, d’une indemnité supérieure au minimum requis ou à la valeur du marché, de solutions novatrices, comme l’échange de terrains, qui leur permet de conserver leur moyen de subsistance et de rester dans leur communauté, de soutien aux propriétaires pour trouver un bien-fonds comparable, et cetera. Il y a des exemples ailleurs dans d’autres pays et des exemples qui ont été utilisés au Canada.

En conclusion, je suis fortement en faveur de la décision de faire du train à grande vitesse une priorité au Canada et du recours à l’expropriation comme outil nécessaire à l’acquisition des terrains. Toutefois, j’exhorte le gouvernement du Canada à agir prudemment avec ses partenaires dans le dossier de l’acquisition de propriétés privées, même devant un investissement dans le transport en commun qui est fondé, attendu depuis longtemps et qui sera possiblement transformateur.

Thank you. *Meegwetch.*

The Chair: We have seven senators asking questions and we have 30 minutes, so I would ask that each of you speak succinctly and clearly and you will have four minutes each.

Senator Dasko: Thank you very much to the witnesses for really interesting and valuable presentations. Both Professor Ika and Professor Smit talked about the perils of these projects and how they can go off the rails, so to speak. Especially your example, of the Spadina Expressway. I think about the Pickering Airport and the expropriation done there and how long that took to resolve and all of the disruption. I'm going to ask a question to Professor Ika.

Your binary processes, authority versus inclusion. You've warned us of the excess on one side or the other. The example of BritRail, I find very, very interesting. Was that an excess of authority or was that an excess of inclusion or something else? What killed it in what made it into the disaster that it is? Can we learn anything from that particular example, since it was a rail line?

Mr. Ika: Thank you for a great question. I would err on the side of excess inclusion because we're trying to include as much as possible stakeholders and hear their voices. Considering the testimony, when you do that is great because you're getting the voices of the stakeholders and you want to make sure that you have the bottom line of a project. You want the project to create public value. That's noble as an intent. The thing is that it takes time, and time comes with cost. With cost, you have cost overruns, so that's a challenge.

Senator Dasko: In the British example, what actually happened there? Was it excessive inclusion? Is that —

Mr. Ika: Yes, that's my stance. The example that I gave was about £100 million for a one kilometre bat tunnel that they were trying to build to protect the project against any sort of environmental impact. An inquiry into the department's handling of that project revealed that the effort to reduce environmental impact of the HS2 did not deliver value for money. That's what I'm talking about, and I am quoting them.

Senator Dasko: Professor Smit, do you have anything to add on that topic?

Ms. Smit: Not on that specific question.

Merci. *Meegwetch.*

Le président : Sept sénateurs poseront des questions. Nous avons 30 minutes, donc je vous demande d'être clairs et brefs. Vous disposerez chacun de quatre minutes.

La sénatrice Dasko : Je remercie les témoins pour leurs présentations très intéressantes et enrichissantes. M. Ika et Mme Smit ont tous deux parlé des dangers de ce type de projets et du fait qu'ils peuvent dérailler, pour ainsi dire. Je pense notamment à l'exemple de l'autoroute Spadina. Je pense aussi à l'expropriation qui a eu lieu pour l'aéroport de Pickering. Il a fallu du temps pour résoudre la situation, qui a causé beaucoup de perturbations. Ma question est pour M. Ika.

Vous avez parlé de processus binaires qui sont caractérisés par l'autorité d'un côté, et l'inclusion de l'autre. Vous avez expliqué qu'il est imprudent de tomber dans l'excès, d'un côté comme de l'autre. Je trouve l'exemple de BritRail très, très intéressant. Ce projet a-t-il été caractérisé par un excès d'autorité ou par un excès d'inclusion, ou bien par autre chose? Qu'est-ce qui a causé son échec et qui a conduit au désastre actuel? Pouvons-nous tirer des leçons de cet exemple particulier, puisqu'il s'agit d'une ligne ferroviaire?

M. Ika : Merci pour cette excellente question. Je dirais qu'il s'agissait plutôt d'un excès d'inclusion. L'objectif était d'entendre le plus de parties prenantes possible et de connaître leurs opinions. C'est une excellente chose d'entendre des témoignages, car on connaît ainsi l'avis des parties prenantes et on s'assure d'avoir une vision globale du projet. On veut que le projet crée de la valeur pour le public. C'est une noble intention; le problème, c'est que cette démarche prend du temps, et que le temps entraîne des coûts. Quand il y a des coûts, il y a des dépassements de coûts, ce qui représente un défi.

La sénatrice Dasko : Dans l'exemple du projet au Royaume-Uni, que s'est-il réellement passé? Y a-t-il eu un excès d'inclusion? Est-ce...

M. Ika : De mon point de vue, oui. L'exemple que j'ai donné concernait un tunnel pour chauves-souris d'un kilomètre de long. La construction était estimée à environ 100 millions de livres sterling. Le tunnel devait protéger le projet — le High Speed 2 — contre tout type d'impact environnemental. Une enquête sur la gestion du projet par le ministère a révélé que les efforts visant à réduire l'impact environnemental du projet n'étaient pas rentables. Voilà ce dont je parle, et je cite les résultats de l'enquête.

La sénatrice Dasko : Madame Smit, souhaitez-vous ajouter quelque chose à ce sujet?

Mme Smit : Pas sur cette question en particulier.

Senator Dasko: My question is to Professor El-Geneidy. We had a discussion here at committee last week about the profitability of this service. Profitability partly depends on the prices that can be charged to consumers. I wonder if you could comment on the pricing structure that they have in place or that they are contemplating for this service. Are customers expected to pay high prices for this, and will they do so? How are they proceeding with respect to consideration of the pricing mechanism, which, of course, is related to profitability?

Mr. El-Geneidy: Thank you for the question. What Alto has announced did not make it clear what the pricing will be. We did a survey and asked people about their willingness to pay. We asked: How much are you willing to pay if this service is present today to get from Toronto to Montreal and from the different stations? People were willing to pay only \$20 above prices for VIA's service today. I did an estimation about how much revenue that would lead to, and I found that in 50 years, with the public-private partnership, it won't make back the money for the capital or operations for the private partner.

That's why I have been recommending that we look at other sources of funding besides the tickets, which is the land-value capture where you take the land around the station and you develop it. Then, when you are developing a regular service around other stations, for example, in Cornwall, where it is not planned and high-speed is irregular, you also take that land and develop one or two kilometres around the station. Then, you can expect 15% of gain on the land. The land will increase around 15% because of you are putting the rail there. This is where that project will start to make sense from a financial standpoint. That's in year 40 or 44.

Senator Dasko: The revenues then come from the property around the rail line and around the stations, and that is part of the profitability formula. Is that what you are saying?

Mr. El-Geneidy: Yes. Alto would buy one or two kilometres around the stations and develop this land or partner with developers to develop the land. The government will need to change their plans. They are supposed to be building high-speed rail only, but they have to go into partnership to develop around the stations to make it profitable at the end and to give back the money. The subsidy will then be reduced. We think the subsidy will be around \$140 if we don't do that. If we do that, it is around \$70 per subsidy. It will always be subsidized, but it is —

Senator Dasko: Very helpful. Thank you.

Senator Lewis: I'm following on the same line of questioning. You talked about competition with air travel. High-speed rail has to be competitive as far as timing goes but for cost as well. It won't be \$20 a ticket above air. If we are

La sénatrice Dasko : Ma question est pour M. El-Geneidy. La semaine dernière, lors d'une réunion du comité, nous avons discuté de la rentabilité du réseau ferroviaire à grande vitesse. La rentabilité dépend en partie des prix qui peuvent être pratiqués. Pourriez-vous nous parler de la structure tarifaire qui est en place ou qui est envisagée pour ce service? Les clients devront-ils payer des tarifs élevés, et seront-ils prêts à le faire? Comment procède-t-on à l'examen du mécanisme de tarification, qui est bien sûr lié à la rentabilité?

M. El-Geneidy : Merci pour cette question. L'annonce faite par Alto ne précisait pas clairement quels seraient les tarifs. Nous avons mené une enquête et interrogé les gens sur ce qu'ils seraient prêts à payer. Voici la question que nous leur avons posée : si ce service était offert aujourd'hui, combien seriez-vous prêts à payer pour aller de Toronto, ou de différentes gares, à Montréal? Les gens étaient prêts à payer seulement 20 \$ de plus que les prix actuels de VIA Rail. Selon mon estimation des revenus qui seraient générés, dans 50 ans, le partenariat public-privé ne permettrait pas de rentabiliser l'investissement ni les coûts d'exploitation pour le partenaire privé.

C'est pourquoi je recommande que nous envisagions d'autres sources de financement que les billets, à savoir la récupération de la plus-value. Il s'agit d'acquérir les terrains autour de la gare et de les aménager. Ensuite, une fois un service régulier mis en place dans d'autres gares, par exemple à Cornwall, où ce n'est pas prévu et où la grande vitesse est peu commune, il faut acquérir les terrains situés dans un rayon d'un ou deux kilomètres autour des gares pour les aménager. On peut alors s'attendre à ce que la valeur des terrains augmente d'environ 15 % en raison de la proximité de la voie ferrée. C'est là que le projet commencera à avoir un intérêt d'un point de vue financier. Ce sera dans 40 ou 44 ans.

La sénatrice Dasko : Les revenus proviennent donc des biens immobiliers situés autour de la voie ferrée et des gares, et cela fait partie de la formule de rentabilité. Est-ce bien le cas?

M. El-Geneidy : Oui. Alto achèterait les terrains situés dans un rayon d'un ou deux kilomètres autour des gares et les aménagerait, ou il s'associerait à des promoteurs qui les aménageraient. Le gouvernement devra modifier ses plans. Il est censé construire uniquement un réseau ferroviaire à grande vitesse, mais il devra conclure des partenariats pour aménager les environs des gares afin de rentabiliser le projet et de rembourser l'argent. La subvention sera alors réduite. Nous estimons qu'elle s'élèvera à environ 140 \$ si nous n'entreprenons pas cette démarche, et à environ 70 \$ si nous le faisons. Le projet sera tout de même subventionné, mais c'est...

La sénatrice Dasko : C'est très intéressant. Merci.

Le sénateur Lewis : Je poursuis dans la même veine. Vous avez évoqué la concurrence avec le transport aérien. Le train à grande vitesse doit être compétitif pour ce qui est du temps, mais aussi du coût. Le prix du billet de train ne sera pas supérieur de

going to compete with airlines, there seems, to me, anyway, to be more room to charge more than \$20 above the current rail system.

Mr. El-Geneidy: You can, but you have to think about people's willingness to pay. If the system is available tomorrow for them, they said they did not value it that much. We tried to put, in the system, double the amount for first class or business class, so this will pay even double the amount. For people to use the system, it has to be less than three hours to get from Montreal to Toronto to get the demand.

Senator Lewis: When you speak about the land use and expropriating other lands around the stations, do you adjust the compensation for those land owners if it is going to a housing development and so on? Will they be compensated for more than just selling agricultural land?

Mr. El-Geneidy: I'm not an expert on the pricing exactly, so I can't comment on that. What I know is that once you put money on the ground, the land value is going to go up. Someone has to capture this, and this is what they have been doing in Asia for most of the regular rail, not the high-speed rail. Australians are planning the high-speed rail with land value capture as well.

Senator Lewis: Very good. Thank you.

Senator Simons: Thank you very much. Professor El-Geneidy, you said it is important that we not place the stations for political reasons as opposed to practical ones. For example, my good friend Senator Dasko would love the station to be at Union Station, but from what you were saying, might it make more sense to put the Toronto station near Pearson, and then people could get to Union Station on the shuttle train that runs between? Is that the kind of thing that you had in mind? Putting stations near transportation nodes rather than in congested and expensive downtowns might make more sense.

Mr. El-Geneidy: When we asked people about what their preference is, there was no preference for downtown versus near a public transport hub. Going out a little bit into the suburbs, near Pearson or somewhere in the first ring of suburbs or having stations near Pearson and in the first ring of the suburbs, will enable us to buy land around the station, and then do the land-value capture. If you go into Union or if you go into Gare Centrale de Montreal, you will not make any dent in the land value, and you will not be able to capture that much from the land value because the area is already overbuilt. You need to be in an area where it is empty or where there is industrial land that you can buy at a lower price and then you develop housing

20 \$ à celui d'un billet d'avion. Si nous voulons faire concurrence aux compagnies aériennes, il me semble qu'il y a de la marge pour pratiquer des tarifs de plus de 20 \$ de plus que les prix actuels du système ferroviaire.

M. El-Geneidy : Effectivement, mais il faut tenir compte de ce que les gens sont prêts à payer. Ils disent ne pas avoir d'intérêt pour le service si celui-ci coûte plus cher. Dans le système, nous avons essayé de doubler le montant pour la classe affaires, afin que cela rapporte plus. Pour qu'il y ait de la demande et que les gens utilisent le service, le trajet entre Montréal et Toronto doit durer moins de trois heures.

Le sénateur Lewis : Vous avez parlé d'expropriation et de l'aménagement de terrains autour des gares. Ajusterez-vous l'indemnisation des propriétaires fonciers si des logements sont construits sur ces terrains? Les propriétaires seront-ils indemnisés pour plus que la simple vente de terres agricoles?

M. El-Geneidy : Je ne suis pas un expert en matière de tarification, donc je ne peux pas me prononcer à ce sujet. Ce que je sais, c'est qu'une fois qu'on investit de l'argent dans un terrain, la valeur de celui-ci augmente. Quelqu'un doit en tirer profit. C'est la méthode employée en Asie pour la plupart des lignes ferroviaires classiques, mais pas pour les lignes à grande vitesse. L'Australie prévoit aussi de récupérer la plus-value dans le cadre de son projet de train à grande vitesse.

Le sénateur Lewis : Très bien. Merci.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup. Monsieur El-Geneidy, vous avez dit qu'il était important de choisir l'emplacement des gares pour des raisons pratiques et non politiques. Par exemple, ma bonne amie la sénatrice Dasko aimerait bien que la station de Toronto soit située à Union Station. Vu ce que vous avez dit, ne serait-il pas plus logique qu'elle soit située près de l'aéroport Pearson? Les gens pourront ensuite se rendre à Union Station grâce à la navette qui relie les deux. Est-ce bien le genre de chose que vous imaginez? Il serait peut-être plus judicieux que les stations soient situées près des plaques tournantes de transport plutôt que dans les centres-villes encombrés, où les prix sont élevés.

M. El-Geneidy : Quand on a posé la question aux gens, ils n'ont pas manifesté de préférence entre le centre-ville ou à proximité d'une plaque tournante du transport public. Si on aménage une gare près de l'aéroport Pearson ou en banlieue, ou les deux, on pourra acheter les terrains aux alentours, puis récupérer la plus-value. Si les stations sont aménagées à Union Station ou à la Gare Centrale de Montréal, il n'y aura aucune valeur à tirer des terrains, car les zones sont déjà surconstruites. Il faut construire les gares dans des zones vides ou dans des endroits où les terrains industriels coûtent moins cher, puis construire des logements aux alentours ainsi que des aménagements axés sur les transports en commun. C'est ce qui

around it and develop transit-oriented developments so that you have a return on investment of around 15% of the money you are putting in the rail itself.

Senator Simons: That's really interesting.

To our guests who are in the room, Professor Smit and Professor Ika, I think a lot of Canadians have been frustrated at seeing major transportation infrastructure projects — I'm thinking of LRT — have huge delays and huge cost overruns. What is it about the way we manage these projects? Do we lowball the tenders in the first place? Do we have an artificially optimistic view of how much things are going to cost and how long they are going to take and then we're disappointed? Or is there something about the way we manage projects that is leading to these disappointments?

Ms. Smit: I'm happy to answer quickly, and then I'm sure Professor Ika will want to speak about project management.

These are incredibly complex approaches. These are incredibly complex projects that we are seeking to undertake to make massive change for our communities. These are supposed to be connective. They are supposed to allow our communities to thrive better. They are supposed to encourage investment in regions that haven't had it. They are supposed to be able to move people economically across space, and then we talk about putting things on the outskirts instead of downtown or that we'll just have to build some housing around it. Each one of these things is a piece of the siloing of federal and municipal responsibilities.

We oversimplify when we make the announcements, and we think we're not a complex country. We are. We think we're not a federal government that cares about all of these things or that it will fall into place, and the truth is that it won't. We have a climate crisis. We have a housing crisis. We are facing untold levels of, sort of, checking out and people not wanting to make those kinds of shifts in terms of a transportation mode. These are all really complicated things that have to be dealt with, and I think we underestimate what all of those will be when we start.

Mr. Ika: I would like to add to that. I agree with my colleague that these projects are very complex. That's the reason why I call them "fuzzy projects." But the issue is that we make politically premature announcements on these projects — so that's the first issue — and we make these announcements without doing our homework when it comes to the estimates of how much it will cost and how long it will take. Without having information from feasibility studies, for instance, then we commit publicly to time and budget. That is what is happening in the case of the LRT project. The mayor early kind of committed to the budget, the \$2 billion envelope for the project. That's an issue.

permettra d'obtenir un rendement d'environ 15 % du capital investi pour la construction de la ligne ferroviaire elle-même.

La sénatrice Simons : C'est très intéressant.

Je vais m'adresser aux invités présents dans la salle, Mme Smit et M. Ika. Je pense que bon nombre de Canadiens sont frustrés par les énormes retards et dépassements de coûts dans le cadre de projets majeurs d'infrastructure de transport, par exemple le système léger sur rail. Quel est le problème dans la façon dont nous gérons ces projets? Est-ce que nous sous-évaluons d'emblée l'ampleur des projets dans nos appels d'offres? Avons-nous une vision artificiellement optimiste du coût et de la durée des travaux, ce qui provoque ensuite notre déception? Ou est-ce la façon dont nous gérons les projets qui mène à cette déception?

Mme Smit : Je vais répondre rapidement. Je suis certaine que M. Ika voudra parler de la gestion de projet.

Il s'agit d'approches extrêmement complexes. Nous voulons entreprendre des projets extrêmement complexes pour apporter des changements majeurs dans nos collectivités. Ces projets sont censés créer des liens et permettre aux collectivités de prospérer. Ils sont censés stimuler les investissements dans les régions qui en ont été privées. Ils sont censés permettre aux gens de se déplacer à peu de frais. Or, nous nous retrouvons à parler d'aménager les stations en périphérie plutôt qu'au centre-ville, et à dire qu'il faudra simplement construire des logements aux alentours. Chacun de ces éléments contribue au cloisonnement des responsabilités fédérales et municipales.

Dans les annonces qui sont faites, les choses sont simplifiées à l'extrême. Notre pays est complexe, malgré ce qu'on peut penser. Le gouvernement fédéral croit qu'il ne faut pas se soucier de toutes ces questions et que les choses se placeront d'elles-mêmes, mais il n'en sera rien. Il y a une crise climatique. Il y a une crise du logement. Nous assistons à des niveaux sans précédent de désengagement : les gens ne veulent pas changer leurs habitudes en matière de transport. Ce sont là des questions très complexes. Il faut s'y attaquer, et je crois que nous sous-estimons l'ampleur qu'elles prendront quand nous entamerons le projet.

M. Ika : J'aimerais ajouter quelque chose. Je suis d'accord avec ma collègue pour dire que ces projets sont très complexes. C'est pourquoi je les appelle des « projets vagues ». Le premier problème, c'est que les annonces sur ces projets sont faites prématurément sur le plan politique, sans qu'on ait fait une estimation des coûts et de la durée des travaux. Cela signifie qu'on s'engage publiquement à respecter un échéancier alors qu'on ne possède aucun renseignement tiré d'une étude de faisabilité, par exemple. C'est ce qui se passe dans le cas du projet de système léger sur rail. Le maire a pris un engagement précoce relativement au budget, qui s'élève à 2 milliards de dollars. C'est un problème.

The second issue is that the City lacks the capacity to supervise these unprecedented projects. I won't say that the same thing is going to happen here. Clearly, the Alto project is an unprecedented project. And the rest is that we tend to make mistakes.

Senator Simons: That's very — [Technical difficulties] who has got, like, the magic answer to make this happen.

Mr. Ika: Yes, there is no magic answer. These projects, like my colleague suggested, are fraught with complexity and uncertainty. We don't know what will happen tomorrow. Stakeholders may be for the project today and change their mind tomorrow. That makes it very complex to come up with an estimate of the time it is going to take and the cost it is going to take. We are kind of managing uncertainty here, and we don't do well when it comes to learning from the past.

Senator Simons: Thank you very much.

Senator Quinn: Thank you, witnesses. Thank you, Dr. Ika, for your presentation. I was really intrigued with it, particularly the part where you spoke about how the current approach has given government and Alto significant power. You may have heard questions from the previous panel, and there has been a touching of base with provincial governments, but there has been no agreement from provincial governments, no agreement from stakeholders, no agreement from First Nations folks. So the declaratory power that is being invoked is going to be passed in the budget implementation act, or BIA, and when that BIA is passed, that power is with the federal government.

Do you foresee that there will be significant issues, small issues, big issues, with respect to the provinces having their jurisdictions removed and with property owners and all of the things that you talk about — can we expect to see delays? That's question one.

Mr. Ika: I'm not clear on what will happen, but what is for sure is that some stakeholders out there will not be happy about the move. That is for sure. They will complain about it and act and behave on — you know, being unhappy about it. Therefore, it may take time to settle this kind of situation where stakeholders are unhappy about the bill or the project as a whole.

I can't tell who is going to be that stakeholder that is going to be unhappy, so I don't have the magic wand to be able to call it.

Senator Quinn: It may be a province.

Mr. Ika: Maybe a province. It is possible.

Ms. Smit: I agree. We talk about the community as a monolith as if we do community engagement and that means that we have got it. You have heard from our colleagues earlier — and I fully trust that they have the experience that they say that they have — but every one of the things that they mentioned

Le deuxième problème, c'est que la Ville n'a pas les capacités nécessaires pour superviser ces projets sans précédent. Je ne dis pas que ce sera la même chose dans le cadre de ce projet-ci. Alto est un projet sans précédent, c'est évident. Le reste du problème, c'est que nous avons tendance à commettre des erreurs.

La sénatrice Simons : C'est très... [difficultés techniques] qui a la solution miracle pour y parvenir.

M. Ika : En effet, il n'y a pas de solution miracle. Comme l'a dit ma collègue, ces projets sont complexes et caractérisés par l'incertitude. Nous ne savons pas ce qui surviendra demain. Il se peut que les parties prenantes soient favorables au projet un jour donné, mais qu'elles s'y opposent le lendemain. Il est donc très difficile d'estimer le temps et les coûts nécessaires à sa réalisation. Nous devons gérer l'incertitude, et, malheureusement, apprendre du passé n'est pas notre fort.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

Le sénateur Quinn : Merci aux témoins. Merci pour votre présentation, monsieur Ika. Elle a suscité ma curiosité, en particulier quand vous avez dit que l'approche actuelle a donné un pouvoir considérable au gouvernement et à Alto. Vous avez peut-être entendu les questions qui ont été posées au groupe de témoins précédent. Les gouvernements provinciaux ont été consultés, mais ils n'ont pas donné leur accord. Les parties prenantes et les Premières Nations n'ont pas donné leur accord non plus. Le pouvoir déclaratoire invoqué par le gouvernement sera donc inscrit dans la loi d'exécution du budget, et quand celle-ci sera adoptée, le gouvernement fédéral disposera du pouvoir.

Ma première question est la suivante : selon vous, y aura-t-il des problèmes — majeurs ou mineurs — liés au retrait des compétences des provinces, aux propriétaires fonciers et aux autres aspects que vous avez évoqués? Peut-on s'attendre à des retards?

M. Ika : Je ne sais pas exactement ce qui va se passer, mais certaines parties prenantes ne seront pas satisfaites du projet de loi ou du projet dans son ensemble. C'est certain. Elles s'en plaindront et elles manifesteront leur mécontentement. Il faudra donc sûrement du temps pour régler la situation.

Malheureusement, je ne peux pas prédire quelles parties prenantes seront mécontentes.

Le sénateur Quinn : Il pourrait s'agir d'une province.

M. Ika : Oui, c'est possible.

Mme Smit : Je suis d'accord. Nous parlons des collectivités comme d'un bloc monolithique, comme si les activités de consultation nous permettaient de tout comprendre. Je ne mets aucunement en doute l'expérience des témoins qui sont intervenus plus tôt, mais toutes les choses qu'ils ont mentionnées

could be months or years of delay just based on the experience that I think all of us on this panel have, of what we have studied, that is. It is clear that those things will happen. As my colleague said, we don't know which one it will be, whether that will be landowners, the province or municipalities. We haven't talked about municipalities here. That's a very fraught space right now, and we haven't talked about that at all. It is very likely.

Senator Quinn: A related question is if a big project is being done with existing infrastructure versus new infrastructure — this is new infrastructure we are talking about. But if there was existing infrastructure that had to be rehabilitated, for example, would the likelihood of success be stronger for something that already exists versus something that is brand new?

Mr. Ika: Yes. This is what happened with the Paris Olympic Games, recently, the last Olympic Games. They used the existing infrastructure to be able to reduce the whole cost of staging the games.

So, yes, if you are using existing infrastructure, then you will reduce the cost. But the issue here is that the passenger rail and the freight rail are using the same rails. That's the very problem that the Alto project wants to solve. So they can't use the existing infrastructure here.

Senator Quinn: We have three experts here before us today, and you have an understanding of the magnitude of the project. If you were betting people, will this project be on time and on budget?

Mr. Ika: Past experience suggests that most of these projects end up with time overrun and cost overrun. The only thing that we are not sure about in the literature is [Technical difficulties] the extent to which — some will suggest 9 out of 10, and I will suggest 1 out of 2.

Ms. Smit: Yes, we talk about red flags all the time. This process is fraught with them right now. I would just add as well, on the infrastructure question, the Canadian Infrastructure Council released a report recently on the scale of Canada's infrastructure debt, and to your question, senator, about whether it is better to build on what we have or something else, we don't account for the life cycle costs of most of the infrastructure that we have already, and now we are talking about a massive, massive investment. Even if everything went perfectly smoothly to start, 1,000 per cent we're going to have maintenance issues down the road that we can't pay for.

Senator Cormier: My question is for Professor El-Geneidy. I read your report with interest and specifically page 10 of your report where you speak about perceived concerns about the high-speed rail. You say that people have concerns around

pourraient entraîner des mois, voire des années de retard. C'est l'expérience de tous les témoins présents ici; c'est ce que nous avons étudié. Il y aura des retards, c'est évident. Comme l'a dit mon collègue, nous ne savons pas qui s'opposera au projet — propriétaires fonciers, provinces ou municipalités. Nous n'avons pas parlé des municipalités. C'est un sujet très sensible en ce moment, et nous n'en avons pas du tout parlé. Il est très probable que certains s'opposeront au projet.

Le sénateur Quinn : La question se pose également de savoir si, pour la réalisation d'un grand projet, on construit de nouvelles infrastructures ou on utilise celles qui existent déjà. Il est question ici de nouvelles infrastructures. Si toutefois on restaurait des infrastructures existantes plutôt que d'en construire de nouvelles, le projet aurait-il plus de chances de réussir?

M. Ika : Oui. C'est ce qui s'est passé récemment aux derniers Jeux olympiques, à Paris. Des infrastructures existantes ont été utilisées de façon à réduire le coût global de l'organisation des Jeux.

Donc, effectivement, en utilisant des infrastructures existantes, on réduit les coûts. Or, le problème ici, c'est que les trains de voyageurs et les trains de marchandises circulent sur les mêmes rails. C'est précisément le problème que le projet Alto veut résoudre. Dans le cadre de ce projet-ci, on ne peut pas utiliser les infrastructures existantes.

Le sénateur Quinn : Vous êtes trois experts qui avez conscience de l'ampleur du projet. Si vous deviez parier, diriez-vous que le projet sera réalisé dans les délais et dans le respect du budget?

M. Ika : Les expériences passées montrent que la plupart de ces projets finissent par dépasser les délais et les coûts prévus. La seule chose dont la documentation ne nous permet pas d'être certains, c'est la mesure dans laquelle [difficultés techniques] — certains diront 9 sur 10; moi, je dirais 1 sur 2.

Mme Smit : Oui, nous parlons tout le temps des drapeaux rouges, et ce processus en est actuellement truffé. En ce qui concerne les infrastructures, j'ajouterais que le Conseil canadien des infrastructures a récemment publié un rapport sur l'ampleur de la dette du Canada liée à l'infrastructure. Pour répondre à votre question, sénateur, à savoir s'il vaut mieux miser sur les infrastructures existantes ou en construire de nouvelles, les coûts liés au cycle de vie ne sont pas pris en compte pour la plupart des infrastructures existantes, et il est maintenant question d'un investissement colossal. Même si tout se passe sans encombre au début, il est absolument certain que des problèmes de maintenance finiront par survenir et que nous n'aurons pas l'argent pour les régler.

Le sénateur Cormier : Ma question est pour vous, monsieur El-Geneidy. J'ai lu votre rapport avec intérêt, en particulier la page 10, où vous parlez des préoccupations des gens concernant le train à grande vitesse. Vous dites que les gens s'inquiètent des

construction delays and cost overruns. In the second paragraph of that page, you say that:

Approximately 40% of respondents reported being not at all concerned about issues such as air pollution or disturbance to natural habitats

But in the illustration or the table that you provided us, it says that 55% of respondents are somewhat concerned about the impact of natural habitat. So am I reading this correctly? It seems to be contradictory in a way. Can you give us more information about the concerns that people have on natural habitats?

Mr. El-Geneidy: Let me look at the report slowly again. What we looked at was the noise impact and the vibration and the natural habitats here, and we are talking mostly to people living in the cities. We didn't talk to people along the corridors. That's the first thing I want to clarify here.

Then in some cases, we were combining two categories — the ones who are “not at all” and “slightly” and “somewhat” concerned, and leave the “moderately” and “extremely” by themselves. That may be the lever of the confusion here.

Senator Cormier: Okay. Thank you.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: I have a question for Mr. Ika.

I understand that you have doubts. At the same time, however, project delays are expensive. You know that; it was mentioned during the previous panel that delays cost about \$2 billion to \$3 billion a year. I see that you're critical of this project. Besides La Fontaine's fable, do you have any recommendations to help things work better? Because if power is decentralized and too many people are consulted, like they were in Great Britain, we're left with the same problem. Do you have any constructive recommendations for us?

Mr. Ika: I'm skeptical of the way that things are going to unfold. I don't know if things are going to run smoothly, or if the consultation and environmental impact study processes are going to go off without a hitch. On that score I'm skeptical, but not necessarily critical.

However, based on what I've seen of other projects, and after studying hundreds of them, as I said, the government and authorities working on the project need to develop a choreography.

retards dans la construction et des dépassements de coûts. Au deuxième paragraphe de la page 10, vous écrivez ceci:

Environ 40 % des personnes interrogées ont dit ne pas être préoccupées du tout par des questions comme la pollution atmosphérique ou la perturbation des habitats naturels [...]

Or, dans le tableau que vous nous avez fourni, il est indiqué que 55 % des personnes interrogées sont quelque peu préoccupées par les répercussions sur les habitats naturels. Mon interprétation est-elle correcte? Cela semble contradictoire. Pouvez-vous nous donner plus d'informations sur les préoccupations des gens concernant les habitats naturels?

M. El-Geneidy : Je vais relire attentivement le rapport. La question portait sur les répercussions sonores, sur les vibrations et sur les habitats naturels. Nous avons principalement interrogé des personnes vivant en ville. Nous n'avons pas interrogé de personnes vivant le long des corridors. Je tiens à le préciser.

Dans certains cas, nous avons combiné deux catégories — celles des gens qui se sont dit « pas du tout », « légèrement » ou « quelque peu » préoccupés — et nous avons laissé à part les catégories des gens « modérément » et « extrêmement » préoccupés. C'est peut-être là que réside la confusion.

Le sénateur Cormier : Je comprends. Merci.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : J'ai une question pour M. Ika.

Je comprends que vous avez des doutes. Cependant, en même temps, les retards d'un projet coûtent cher. Vous le savez, cela a été dit dans le précédent panel, c'est environ 2 à 3 milliards de dollars par année. Je vois que vous êtes dans un mode critique par rapport à ce projet. Avez-vous des recommandations à faire, à part la fable de La Fontaine, pour que les choses se passent mieux? Parce que si on décentralise le pouvoir, si on consulte trop de gens comme on l'a fait en Grande-Bretagne, on se retrouve devant le même problème. Que pouvez-vous nous dire en matière de recommandations constructives?

M. Ika : Je suis sceptique quant à la façon dont les choses vont se passer. Je ne sais pas si les choses vont se passer rondement et si les processus de consultation et d'étude d'impacts environnementaux vont aller comme sur des roulettes. C'est en ce sens que je suis sceptique, pas nécessairement critique.

Par contre, si je me base sur ce que j'ai vu des autres projets, et pour en avoir étudié des centaines, comme je le disais, c'est une chorégraphie que le gouvernement et les autorités qui travaillent sur le projet doivent faire.

First of all, the policy framework has to be relatively clear. Responsibilities and the project's scope must be clearly defined. Earlier, Mr. Imbleau talked about the corridor. All of that needs to be clearly detailed. We need to know what is and what isn't negotiable. That's the first thing.

Secondly, the stakeholder rallying or engagement process has to go as deep as possible, with no shortcuts. Otherwise, it's impossible to deliver what the stakeholders really want.

Senator Miville-Dechêne: The corridor will be presented. Isn't it enough that they'll be consulted twice?

Mr. Ika: The stakeholders will decide whether it's enough or not and when it's enough for them. Neither you nor I nor anyone else knows what these stakeholders want.

Finally, authority has to be adjusted over time. Project authority or control doesn't stay the same. In the beginning, a lot of openness is needed to cast as wide a net as possible before shifting to a more balanced planning approach, and ending up with a firm hand on the wheel.

Senator Miville-Dechêne: I have another question for Mr. El-Geneidy.

Mr. El-Geneidy, you mentioned that this project will take 44 years to become self-sustainable. I don't know if you've compared this project to similar ones, considering that high-speed trains are almost everywhere in Europe. Is it normal that a project should take 44 years to become profitable? It seems like a long time to me.

[English]

Mr. El-Geneidy: None of the projects were actually self-sufficient at all, even the ones in China. They couldn't get the full capital costs they have put in. It is very hard to be self-sufficient with public transit, except if you do something like land-value capture. So if we don't do that, the only one I know of that was successful was the one in Hong Kong where they used the land-value-capture process to build the rail project over there. That is what they are planning in Sydney, Australia; they are considering that in planning their high-speed rail.

So don't expect any public transit project to be self-sustainable in the long term.

[Translation]

Senator Miville-Dechêne: Thank you.

Première des choses, le cadre stratégique doit être relativement clair. Il faut que les responsabilités et l'envergure du projet soient clairement délimitées. M. Imbleau parlait du corridor tout à l'heure. Tout cela doit être clairement précisé. On doit savoir ce qui est négociable et ce qui ne l'est pas. C'est la première chose.

La deuxième chose est que le processus de ralliement ou d'engagement des parties prenantes doit se faire de la façon la plus profonde possible, pas en prenant des raccourcis. Sinon, on n'est pas en mesure d'aller chercher ce que veulent vraiment les parties prenantes.

La sénatrice Miville-Dechêne : On présentera le corridor. Par ailleurs, le fait qu'on les consulte deux fois, cela n'est pas suffisant?

M. Ika : Ce sont les parties prenantes qui vont décider si c'est satisfaisant ou pas et à quel moment c'est satisfaisant pour eux. Ni vous ni moi, personne ne sait quels sont les desiderata de ces parties prenantes.

Enfin, la question de l'autorité doit être calibrée au fil du temps. Ce n'est pas le même degré d'exercice du pouvoir ou de contrôle du projet. Au début, il faudra être très ouvert pour ratisser le plus large possible, par la suite être plus équilibré en ce qui concerne la planification pour terminer avec une main ferme sur le volant.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je vais poser une autre question à M. El-Geneidy.

Monsieur El-Geneidy, vous parlez de 44 ans pour que ce projet atteigne l'autosuffisance. Je ne sais pas si vous avez comparé ce projet avec d'autres du même type, parce que des trains à grande vitesse, on en a fait un peu partout en Europe. Est-ce que c'est normal pour un projet de commencer à être rentable après 44 ans? Cela me semble long.

[Traduction]

M. El-Geneidy : Aucun des projets n'était réellement rentable, même ceux en Chine. Le pays n'a pas pu récupérer la totalité des coûts en capital qu'il avait investis. Il est très difficile de rentabiliser les projets de transport public, sauf si on récupère la plus-value. À ma connaissance, le seul projet qui a connu du succès, c'est celui de Hong Kong, où le processus de récupération de la plus-value a servi à réaliser le projet ferroviaire. À Sydney, en Australie, cette solution est aussi envisagée dans le cadre de la conception d'une ligne ferroviaire à grande vitesse.

Il ne faut pas s'attendre à ce qu'un projet de transport public soit rentable à long terme.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechêne : Merci.

Senator Aucoin: Mr. Ika, now that we've heard from Alto and the Department of Transport, because a lot of groups and departments are involved, do you believe that we're starting off on the right foot?

Mr. Ika: I don't know if the project is starting off on the right foot or not, but it has good intentions. It's a question of deciding how to begin, because there will inevitably be obstacles ahead. These projects need to be adaptable. Mr. Imbleau and his entire team will have to be able to adapt to the project's changing circumstances. That's where things could get slippery.

Senator Aucoin: Based on the evidence you heard from them today, do you think they'll be able to adapt to avoid delaying the project?

Mr. Ika: They seem to have expertise and good intentions. The question is whether the consultation process will happen very quickly. If so, the stakeholders could begin grumbling, and then complain or go looking for payback. That's what we don't know.

Senator Aucoin: My other question is for Mr. El-Geneidy.

You spoke of safety standards or standards to follow with respect to accidents. You said that the project needs to ensure maximum safety. You also spoke about the fact that accidents on this type of rail line have occurred since 2017. Can you tell us more about this issue?

[English]

Mr. El-Geneidy: I am talking about the Florida high-speed rail. They opened it in 2017. It is moving at 200 kilometres per hour. The Florida one was designed at grade because that follows the regular standards of regular train tracks. They ended up around the 170 deaths since they started, because at grade, the cars go around the barriers and they get hit by the train. They followed the transport authorities in the U.S. to place the gates, but people are not following them; people are jumping in front of the tracks.

High speed requires different standards that we don't have, so we need to develop new standards. Transport Canada should change their standards of rail, because, right now, the regular standard is that you can do at grade but you do gates; however, you can't do that with high speed. That's the Florida example.

[Translation]

Senator Aucoin: Thank you for providing the French version of the report at our request.

Le sénateur Aucoin : Monsieur Ika, comme nous l'avons entendu de la part d'Alto et du ministère des Transports, parce qu'il y a beaucoup de groupes et de ministères impliqués, croyez-vous que nous partons du bon pied?

M. Ika : Je ne sais pas si on part du bon pied, mais on part avec de bonnes intentions. La question est de définir comment, parce que forcément, il y aura des embûches. Ces projets ont besoin de s'adapter. Il faudrait donc que M. Imbleau et toute son équipe puissent s'adapter aux circonstances changeantes du projet. C'est là que cela pourrait éventuellement devenir un terrain glissant.

Le sénateur Aucoin : D'après le témoignage que vous avez entendu de leur part aujourd'hui, pensez-vous qu'ils sont en mesure de s'adapter en vue de ne pas retarder le projet?

M. Ika : Il semble y avoir de l'expertise et de bonnes intentions. La question est de savoir si on ira très vite dans le processus de consultation. Dans un tel cas, les parties prenantes pourraient commencer par boudier et ensuite se plaindre ou se venger. C'est ce qu'on ne sait pas.

Le sénateur Aucoin : Mon autre question s'adresse à M. El-Geneidy.

Vous avez parlé de normes de sécurité ou de standards à respecter au sujet des accidents. Vous avez dit qu'il faudrait que le projet assure un maximum de sécurité. Vous avez également parlé du fait que depuis 2017, il y avait eu des accidents sur ce genre de voie ferrée. Pouvez-vous nous en dire davantage sur le sujet?

[Traduction]

M. El-Geneidy : Je parle du train à grande vitesse de Floride, qui a été inauguré en 2017. Il roule à 200 kilomètres à l'heure. Il a été construit au niveau du sol, ce qui est conforme aux normes habituelles pour les voies ferrées classiques. Il y a eu environ 170 morts depuis la mise en service, car quand un train est au niveau du sol, les voitures peuvent contourner les barrières et se faire percuter par le train. Les barrières ont été placées conformément aux directives des États-Unis en matière de transport, mais les gens ne les respectent pas; ils sautent par-dessus les rails.

La grande vitesse nécessite des normes différentes qui n'existent pas actuellement. Nous devons donc en élaborer de nouvelles. Transports Canada doit modifier ses normes ferroviaires, car à l'heure actuelle, un train peut circuler au niveau du sol si des barrières sont en place. Or, les barrières ne conviennent pas pour la grande vitesse; on l'a vu avec l'exemple de la Floride.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Je vous remercie de nous avoir fourni la version française du rapport à la suite de notre demande.

[English]

The Chair: We have reached the end of our time, and I would like to thank our witnesses. If there are any answers that need further written support. Professor El-Geneidy, that whole issue on developing land around the stations in terms of value added — if you want to give us any form of a one-pager on that just to clarify the value that can add, which helps the profitability picture, that would be really appreciated. If you were able to do that and get something to us — just a one-pager — by December 23, 2025. If other witnesses want to submit any follow-up, reinforcements, et cetera, that really talk about the value and the value added so that we get to some opinions on profitability opportunities, that would be appreciated also. If you send anything in writing, do so by December 23, and we can say that you sent us a Christmas present.

I thank the witnesses, and I thank everyone for your time today. It was very informative, and all of us appreciated it. On behalf of the senators and all of our staff, thank you so much.

(The committee adjourned.)

[Traduction]

Le président : Notre temps est écoulé. Je remercie les témoins. Il est possible que certaines réponses nécessitent des précisions écrites supplémentaires. Monsieur El-Geneidy, concernant la question de l'aménagement des terrains autour des gares pour ajouter de la valeur au projet, nous vous serions reconnaissants de préparer un document d'information d'une page à ce sujet et de nous l'envoyer d'ici le 23 décembre 2025. Cela nous permettra d'avoir une meilleure idée de la rentabilité du projet. Si d'autres témoins souhaitent soumettre des informations complémentaires ou des documents étayant leurs propos qui portent sur la valeur ajoutée du projet et sur les possibilités de le rentabiliser, nous vous en serions reconnaissants. Si vous souhaitez envoyer des informations écrites, veuillez le faire d'ici le 23 décembre. Ce sera comme un cadeau de Noël.

Je remercie les témoins de leur présence aujourd'hui. La réunion fut très instructive; nous vous en sommes reconnaissants. Au nom des sénateurs et de tout le personnel, merci beaucoup.

(La séance est levée.)
