



Second Session
Fortieth Parliament, 2009

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

**National Security
and Defence**

Chair:

The Honourable COLIN KENNY

Monday, March 30, 2009
Wednesday, April 1, 2009 (in camera)

Issue No. 3

First (final) meeting on:

Bill S-2, An Act to amend the Customs Act

and

Second meeting on:

Canada's national security policy

INCLUDING:

**THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill S-2)**

APPEARING:

The Honourable Peter Van Loan, P.C., M.P.,
Minister of Public Safety

WITNESSES:

(See back cover)

Deuxième session de la
quarantième législature, 2009

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent de la*

**Sécurité nationale
et de la défense**

Président :

L'honorable COLIN KENNY

Le lundi 30 mars 2009
Le mercredi 1^{er} avril 2009 (à huis clos)

Fascicule n° 3

Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes

et

Deuxième réunion concernant :

La politique de sécurité nationale du Canada

Y COMPRIS :

**LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Le projet de loi S-2)**

COMPARAÎT :

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député,
ministre de la Sécurité publique

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

THE STANDING SENATE COMMITTEE ON
NATIONAL SECURITY AND DEFENCE

The Honourable Colin Kenny, *Chair*

The Honourable Pamela Wallin, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Banks	Manning
* Cowan	Meighen
(or Tardif)	Moore
Day	Tkachuk
* LeBreton, P.C.	Zimmer
(or Comeau)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 85(4), membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Day replaced the Honourable Senator Mitchell (*March 31, 2009*).

The Honourable Senator Meighen replaced the Honourable Senator Nolin (*March 31, 2009*).

The Honourable Senator Manning replaced the Honourable Senator Lang (*March 30, 2009*).

The Honourable Senator Lang replaced the Honourable Senator Manning (*March 30, 2009*).

The Honourable Senator Nolin replaced the Honourable Senator Meighen (*March 30, 2009*).

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Manning (*March 26, 2009*).

The Honourable Senator Mitchell replaced the Honourable Senator Day (*March 26, 2009*).

LE COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DE LA
SÉCURITÉ NATIONALE ET DE LA DÉFENSE

Président : L'honorable Colin Kenny

Vice-présidente : L'honorable Pamela Wallin

et

Les honorables sénateurs :

Banks	Manning
* Cowan	Meighen
(ou Tardif)	Moore
Day	Tkachuk
* LeBreton, C.P.	Zimmer
(ou Comeau)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 85(4) du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Day a remplacé l'honorable sénateur Mitchell (*le 31 mars 2009*).

L'honorable sénateur Meighen a remplacé l'honorable sénateur Nolin (*le 31 mars 2009*).

L'honorable sénateur Manning a remplacé l'honorable sénateur Lang (*le 30 mars 2009*).

L'honorable sénateur Lang a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 30 mars 2009*).

L'honorable sénateur Nolin a remplacé l'honorable sénateur Meighen (*le 30 mars 2009*).

L'honorable sénateur Martin a remplacé l'honorable sénateur Manning (*le 26 mars 2009*).

L'honorable sénateur Mitchell a remplacé l'honorable sénateur Day (*le 26 mars 2009*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 3, 2009:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Tkachuk, seconded by the Honourable Senator Raine, for the second reading of Bill S-2, An Act to amend the Customs Act.

The question being put on the motion, it was adopted.

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Tkachuk moved, seconded by the Honourable Senator Stratton, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on National Security and Defence.

The question being put on the motion, it was adopted.

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 3 mars 2009 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Tkachuk, appuyée par l'honorable sénateur Raine, tendant à la deuxième lecture du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Tkachuk propose, appuyé par l'honorable sénateur Stratton, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat

Paul C. Bélisle

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Monday, March 30, 2009
(4)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met this day at 3:07 p.m., in room 7, Victoria Building, the chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Kenny, Lang, Manning, Martin, Mitchell, Moore, Nolin, Tkachuk, Wallin and Zimmer (11).

In attendance: Allison Goody and Mark Mahabir, Analysts, and Marcus Pistor, Acting Chief, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 3, 2009, the committee began its study on Bill S-2, An Act to amend the Customs Act.

APPEARING:

The Honourable Peter Van Loan, P.C., M.P., Minister of Public Safety.

WITNESSES:*Office of the Privacy Commissioner of Canada:*

Carman Baggaley, Strategic Policy Advisor.

Canadian Airports Council:

Jim Facette, President and Chief Executive Officer.

Canada Border Services Agency:

Deirdre Kerr-Perrott, Vice-President, Innovation, Science and Technology;

Kristine Allen, Senior Counsel, Legal Services;

Caroline Xavier, Director General, Policy and Program Development Directorate.

Canadian Trucking Alliance:

David Bradley, Chief Executive Officer.

Canadian Manufacturers & Exporters:

Jean Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy.

National Defence:

General Walt Natynczyk, Chief of Defence Staff, Canadian Forces;

Lieutenant-Commander J.R. Michel Thibault, Aide-de-Camp to Gen. Natynczyk.

As an individual:

Major-General (Ret'd) Keith McDonald.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee commenced in camera to consider its draft agenda.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le lundi 30 mars 2009
(4)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui à 15 h 7, dans la pièce 7 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Banks, Kenny, Lang, Manning, Martin, Mitchell, Moore, Nolin, Tkachuk, Wallin et Zimmer (11).

Également présents : Allison Goody et Mark Mahabir, analystes, et Marcus Pistor, chef par intérim, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 3 mars 2009, le comité entreprend l'examen du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes.

COMPARAÎT :

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député, ministre de la Sécurité publique.

TÉMOINS :*Commissariat à la protection de la vie privée du Canada :*

Carman Baggaley, conseiller en politiques stratégiques.

Conseil des aéroports du Canada :

Jim Facette, président et chef de la direction.

Agence des services frontaliers du Canada :

Deirdre Kerr-Perrott, vice-présidente, Innovation, sciences et technologie;

Kristine Allen, avocate-conseil, Services juridiques;

Caroline Xavier, directrice générale, Direction de l'élaboration des politiques et des programmes.

Alliance canadienne du camionnage :

David Bradley, président directeur général.

Manufacturiers et exportateurs du Canada :

Jean Michel Laurin, vice-président, Politique d'affaires mondiales.

Défense nationale :

Général Walt Natynczyk, chef d'état major de la Défense;

Lieutenant-commandant J.R. Michel Thibault, aide de camp du général Natynczyk.

À titre personnel :

Major-général à la retraite Keith McDonald.

Conformément à l'article 92(2)(e) du Règlement, le comité examine un projet de rapport à huis clos.

It was agreed that senators' staff be permitted to remain in the room for the in camera portions of today's meeting.

It was agreed that the creation of a subcommittee on veterans affairs be discussed at the next meeting, to be held at 1p.m. on Wednesday, April 1, 2009.

At 3:28 p.m., the committee suspended its sitting.

At 3:34 p.m., the committee resumed its sitting, in public, in room 2, Victoria Building.

The chair made opening remarks.

Mr. Baggaley, Mr. Facette and Ms. Kerr-Perrott made statements and, together with Ms. Xavier, answered questions.

At 5:07 p.m., the committee suspended.

At 5:15 p.m., the committee resumed.

Mr. Bradley and Mr. Laurin made statements and answered questions.

The witnesses were excused.

The chair and General Natynczyk made statements.

General Natynczyk presented Major-General (Ret'd) McDonald with the Canadian Forces Medallion for Distinguished Service.

Major-General McDonald made a statement.

At 6:30 p.m., the committee suspended its sitting.

At 7:18 p.m., the committee resumed.

Minister Van Loan made a statement and together with Ms. Kerr-Perrot and Ms. Allen, answered questions.

At 8:50 p.m., the committee suspended.

At 8:53 p.m., the committee resumed.

The Honourable Senator Tkachuk moved:

That the following legislative budget application for the committee for the fiscal year ending March 31, 2009 be approved for submission to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Professional and other services	\$ 1,200
TOTAL	\$ 1,200

The question being put on the motion, it was adopted.

The Honourable Senator Manning moved:

That the following special study budget application for the committee's study on the national security policy of Canada, for the fiscal year ending March 31, 2009 be approved for submission to the Standing Senate Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Professional and other services	\$ 1,600
TOTAL	\$ 1,600

The question being put on the motion, it was adopted.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-2, An Act to amend the Customs Act.

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à rester dans la salle pendant le huis clos.

Il est convenu de discuter de la création d'un sous-comité des anciens combattants à la prochaine réunion du comité, prévue pour le mercredi 1^{er} avril 2009 à 13 heures.

À 15 h 28, le comité suspend ses travaux.

À 15 h 34, le comité reprend ses travaux en public dans la pièce 2 de l'édifice Victoria.

Le président fait une déclaration.

MM. Baggaley et Facette et Mme Kerr-Perrott font une déclaration, puis avec l'aide de Mme Xavier, répondent aux questions.

À 17 h 7, le comité suspend ses travaux.

À 17 h 15, le comité reprend ses travaux.

MM. Bradley et Laurin font une déclaration, puis répondent aux questions.

Les témoins sont invités à quitter la salle.

Le président et le général Natynczyk font une déclaration.

Le général Natynczyk présente au major-général (à la retraite) McDonald le médaillon des Forces canadiennes pour service distingué.

Le major-général McDonald fait une déclaration.

À 18 h 30, le comité suspend ses travaux.

À 19 h 18, le comité reprend ses travaux.

Le ministre Van Loan fait une déclaration, puis avec l'aide de Mmes Kerr-Perrot et Allen, répond aux questions.

À 20 h 50, le comité suspend ses travaux.

À 20 h 53, le comité reprend ses travaux.

L'honorable sénateur Tkachuk propose :

Que le budget suivant pour l'étude de mesures législatives pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2009 soit approuvé et soumis au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Services professionnels et autres	1 200 \$
TOTAL	1 200 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

L'honorable sénateur Manning propose :

Que le budget pour l'étude spéciale sur la politique de sécurité nationale du Canada, pour l'exercice financier se terminant le 31 mars 2009, soit approuvé et soumis au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Services professionnels et autres	1 600 \$
TOTAL	1 600 \$

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clause 6 carry.

It was agreed that clause 7 carry.

It was agreed that clause 8 carry.

It was agreed that clause 9 carry.

It was agreed that clause 10 carry.

It was agreed that clause 11 carry.

It was agreed that clause 12 carry.

It was agreed that clause 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clause 15 carry.

It was agreed that clause 16 carry.

The chair asked whether clause 17 shall carry.

The Honourable Senator Banks moved that Bill S-2 be amended in clause 17, on page 7, by renumbering subsection 164.1(1) as section 164.1 and by deleting lines 27 to 29.

The question being put on the motion in amendment, it was adopted.

It was agreed that clause 17, as amended, carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill, as amended, carry.

It was agreed that the chair report the bill, as amended, to the Senate at the earliest opportunity.

At 9:00 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, April 1, 2009

(5)

[English]

The Standing Senate Committee on National Security and Defence met in camera this day at 1:01 p.m., in room 172-E, Center Block, the chair, the Honourable Colin Kenny, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Banks, Day, Kenny, Manning, Meighen, Moore, Tkachuk, Wallin and Zimmer (9).

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter l'article 6.

Il est convenu d'adopter l'article 7.

Il est convenu d'adopter l'article 8.

Il est convenu d'adopter l'article 9.

Il est convenu d'adopter l'article 10.

Il est convenu d'adopter l'article 11.

Il est convenu d'adopter l'article 12.

Il est convenu d'adopter l'article 13.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Il est convenu d'adopter l'article 15.

Il est convenu d'adopter l'article 16.

Le président demande si l'article 17 est adopté.

L'honorable sénateur Banks propose que le projet de loi S-2 soit modifié, à l'article 17, page 7, en renumérotant le paragraphe 164.1(1), qui devient l'article 164.1, et en supprimant les lignes 27 à 29.

La motion modifiée, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu d'adopter l'article 17 modifié.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi modifié.

Il est convenu d'autoriser le président à faire rapport du projet de loi modifié au Sénat, le plus tôt possible.

À 21 heures, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 1^{er} avril 2009

(5)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 13 h 1, dans la pièce 172-E de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Colin Kenny (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Banks, Day, Kenny, Manning, Meighen, Moore, Tkachuk, Wallin et Zimmer (9).

Other senators present: The Honourable Senators Mitchell and Nolin (2).

In attendance: Allison Goody, Analyst, and Marcus Pistor, Acting Chief, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee commenced in camera to consider its draft agenda.

It was agreed that staff be permitted to remain in the room for the in camera portions of today's meeting.

It was moved that the chair be authorized to move a motion in the Senate to initiate an amendment to the *Rules of the Senate* to transfer matters relating to veterans affairs from this committee to a new standing committee dedicated to those matters.

It was moved that the motion be amended by adding the words "and that until the transfer is complete, that a subcommittee on veterans affairs be constituted so that it can begin its work" at the end of the motion.

Debate arose on the motion in amendment.

At 1:30 p.m., the committee adjourned.

ATTEST:

Autres sénateurs présents : Les honorables sénateurs Mitchell et Nolin (2).

Également présents : Allison Goody, analyste, et Marcus Pistor, chef par intérim, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Conformément à l'article 92(2)e) du Règlement, le comité examine un projet de rapport à huis clos.

Il est convenu d'autoriser le personnel à rester dans la salle pendant le huis clos.

Il est convenu d'autoriser le président à déposer au Sénat une motion portant modification du *Règlement du Sénat* en vue de transférer les questions touchant les anciens combattants à un nouveau comité permanent.

Il est proposé de modifier la motion en ajoutant, à la fin, les mots « et en attendant que le transfert soit complété, qu'un sous-comité sur les anciens combattants soit créé pour qu'il puisse entreprendre son travail. »

Il s'élève un débat sur la motion modifiée.

À 13 h 30, le comité suspend ses travaux.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Shaila Anwar

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Tuesday, March 31, 2009

The Standing Senate Committee on National Security and Defence has the honour to present its

SECOND REPORT

Your committee, to which was referred Bill S-2, An Act to amend the Customs Act, has, in obedience to the Order of Reference of Tuesday, March 3, 2009, examined the said Bill and now reports the same with the following amendment:

Page 7, clause 17: Renumber subsection 164.1 (1) as section 164.1 and delete lines 27 to 29.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le mardi 31 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 3 mars 2009, étudié ledit projet de loi et en fait maintenant rapport avec la modification suivante :

Page 7, article 17 : Changer la désignation du paragraphe 164.1 (1) comme étant l'article 164.1 et supprimer les lignes 27 à 30.

Respectueusement soumis,

Le président,

COLIN KENNY

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Monday, March 30, 2009

The Standing Senate Committee on National Security and Defence, to which was referred Bill S-2, An Act to amend the Customs Act, met this day at 3:07 p.m. to give consideration to the bill.

Senator Colin Kenny (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: It is my pleasure to welcome you to the Standing Senate Committee on National Security and Defence. My name is Senator Kenny and I am a senator from Ontario. Before we begin, I would like to introduce the members of the committee.

On my far right, at the end of the table, is Senator Zimmer from Winnipeg, Manitoba. He has had a long and distinguished career in business and philanthropy. He has been a member of the Senate since 2005. He also sits on the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

[*Translation*]

To my right as well, we have Senator Pierre-Claude Nolin, from Quebec. He is a lawyer and was appointed senator in June 1993. Senator Nolin is currently Deputy Chair of the Legal and Constitutional Affairs Committee and is also a member of the Standing Committee on Rules, Procedures and Rights of Parliament.

[*English*]

Beside him is Senator Moore. He represents the senatorial division of Stanhope St./South Shore in Nova Scotia. He has been active at the city level in Halifax and Dartmouth and has served as a member of the board of governors of St. Mary's University. He is also on the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce and on the Standing Joint Committee on Scrutiny of Regulations.

Beside him is Senator Banks from Alberta. He was called to the Senate in April 2000. He is known to many Canadians as an accomplished and versatile musician and entertainer. Senator Banks is a member of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources.

Second on my left is Senator Wallin, from Saskatchewan. She was appointed to the Senate in January 2009. After a long career in journalism, Senator Wallin went on to serve as Consul General of Canada in New York and also served at the request of Prime Minister Harper on the special Independent Panel on Canada's Future Role in Afghanistan. She is the deputy chair of this committee and is also a member of the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le lundi 30 mars 2009

Le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, auquel a été renvoyé le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes, se réunit aujourd'hui, à 15 h 7 pour étudier le projet de loi.

Le sénateur Colin Kenny (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : C'est avec plaisir que je vous souhaite la bienvenue à la séance du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense. Je suis le sénateur Kenny, de l'Ontario. Avant que nous ne commençons, j'aimerais vous présenter les membres du comité.

À ma droite, au bout de la table, se trouve le sénateur Zimmer, de Winnipeg, au Manitoba. Il a fait une carrière longue et distinguée dans le domaine des affaires et dans celui des œuvres de bienfaisance. Il est membre du Sénat depuis 2005. Il siège également au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

[*Français*]

À ma droite également nous avons le sénateur Pierre-Claude Nolin, du Québec. Il est avocat et a été nommé sénateur en juin 1993. Le sénateur Nolin est présentement vice-président du Comité des affaires juridiques et constitutionnelles et est également membre du Comité permanent du Règlement, de la procédure et des droits du Parlement.

[*Traduction*]

À côté de lui se trouve le sénateur Moore. Il représente la division sénatoriale de Stanhope St./South Shore, en Nouvelle-Écosse. Il a participé activement aux affaires municipales à Halifax et à Dartmouth, et il a aussi siégé au conseil des gouverneurs de l'Université St. Mary. Il siège également au Comité sénatorial permanent des banques et du commerce et au Comité mixte permanent d'examen de la réglementation.

À côté de lui se trouve le sénateur Banks, de l'Alberta. Il a été nommé au Sénat en avril 2000. Beaucoup de Canadiens le connaissent aussi comme musicien et comme artiste du spectacle accompli et polyvalent. Le sénateur Banks est membre du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles.

La deuxième personne à ma gauche est le sénateur Wallin, de la Saskatchewan. Mme Wallin a été nommée au Sénat en janvier 2009. Après une longue carrière en journalisme, le sénateur Wallin a travaillé au consulat général du Canada à New York et a aussi fait partie, à la demande du premier ministre Harper, du Groupe d'experts indépendant sur le rôle futur du Canada en Afghanistan. Mme Wallin est vice-présidente du comité, et elle est également membre du Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international.

Beside her is Senator Tkachuk. He is from Saskatchewan and was appointed to the Senate in June 1993. Over the years, he has been a businessman, a public servant and a teacher. He is also the deputy chair of the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and a member of the Senate Committee of Selection.

We also have with us Senator Martin, who was born in Seoul, Korea, and immigrated to Vancouver in 1972. She was appointed to the Senate in January 2009. In addition to her career as an educator, she co-founded the Corean Canadian Coactive Society and has served on the Multicultural Advisory Council of British Columbia. She is a strong advocate of the arts and has produced and coordinated nearly a dozen festivals since 2003. Senator Martin is a member of the Standing Senate Committee on Human Rights and the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology.

Beside her is Senator Mitchell. He was appointed to the Senate in March 2005 and is from Edmonton, Alberta. He has had careers in the Alberta public service, the financial industry and politics. He is the deputy chair of the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources and he is a member of the Standing Senate Committee on National Finance.

Colleagues and members of the viewing public, we have before us today a number of distinguished witnesses. We are here today to study Bill S-2, An Act to amend the Customs Act. The Customs Act was first enacted in 1867 to serve three purposes: to ensure the collection of duties, to control the movement of people and goods and to protect Canadian industry from real or potential injury caused by actual or contemplated import of dumped or subsidized goods and by other forms of unfair competition.

Bill S-2 amends the Customs Act and makes several technical amendments. It imposes additional requirements in customs controlled areas, grants the minister the power to authorize entry, amends provisions concerning the determination of value for duty and modifies advanced commercial reporting requirements. The search powers of customs officers are expanded to include individuals and their goods that are in or are leaving a customs controlled area. The bill also provides that regulations may be enacted that describe the time frame and manner in which information about passengers may be provided by prescribed persons. Finally, it provides that regulations may incorporate material found in associated documents.

We have before us today on our first panel Ms. Deirdre Kerr-Perrott, Vice-President of Innovation, Science and Technology from the Canada Border Services Agency, CBSA; Mr. Carman Baggaley, Strategic Policy Advisor with the Office of the Privacy Commissioner of Canada; and Mr. Jim Facette, President and CEO of the Canadian Airports Council. You each have five minutes for your opening remarks, and then we will proceed to questions.

À côté d'elle se trouve le sénateur Tkachuk. Il vient de la Saskatchewan, et il a été nommé au Sénat en juin 1993. Il a été homme d'affaires, fonctionnaire et enseignant. Il est également vice-président du Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration et membre du Comité sénatorial de sélection.

Nous avons également à nos côtés le sénateur Martin, qui est née à Séoul, en Corée, et qui s'est installée à Vancouver en 1972. Mme Martin a été nommée au Sénat en janvier 2009. En plus d'avoir fait une carrière dans le domaine de l'éducation, elle a participé à la fondation de la Corean Canadian Coactive Society et elle a siégé au Conseil consultatif multiculturel de la Colombie-Britannique. Elle milite pour les arts, et elle a produit et coordonné près d'une douzaine de festivals depuis 2003. Le sénateur Martin est membre du Comité sénatorial permanent des droits de la personne et du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie.

À côté du sénateur Martin se trouve le sénateur Mitchell. Il a été nommé au Sénat en mars 2005, et il vient d'Edmonton, en Alberta. Il a fait carrière au sein de la fonction publique de l'Alberta, ainsi que dans le secteur financier et en politique. Il est vice-président du Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles, et il est aussi membre du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

Chers collègues et téléspectateurs, plusieurs personnes distinguées vont témoigner devant nous aujourd'hui. Nous nous penchons sur le projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes. La LSD a d'abord été édictée en 1867 pour répondre à un triple objectif : veiller à la perception des droits, contrôler la circulation des gens et des marchandises et protéger l'industrie canadienne contre les préjudices pouvant être causés par l'importation effective ou prévue de marchandises sous-évaluées ou subventionnées et par d'autres formes de concurrence déloyale.

Le projet de loi S-2 modifie la Loi sur les douanes et contient plusieurs amendements de forme. Il ajoute des obligations liées aux zones de contrôle des douanes, accorde au ministre le pouvoir d'autoriser l'entrée et modifie des dispositions concernant la détermination de la valeur en douane et les déclarations préalables. Il accroît les pouvoirs des agents des douanes en ce qui concerne la fouille des personnes et de leurs marchandises qui se trouvent dans une zone de contrôle des douanes ou quittent cette zone. Le projet de loi prévoit en outre qu'un règlement peut être pris pour préciser le délai et les modalités selon lesquels les personnes visées par règlement peuvent fournir des renseignements sur les passagers. Enfin, il autorise l'incorporation par renvoi de documents dans les règlements.

Notre premier groupe de témoins est composé de Mme Deirdre Kerr-Perrott, vice-présidente, Innovation, sciences et technologie, de l'Agence des services frontaliers du Canada ou ASFC, M. Carman Baggaley, conseiller en politiques stratégiques au Commissariat à la protection de la vie privée du Canada et M. Jim Facette, président et chef de la direction du Conseil des aéroports du Canada. Vous disposez chacun de cinq minutes pour faire une déclaration préliminaire, après quoi nous allons passer à la période de questions.

Deirdre Kerr-Perrott, Vice-President, Innovation, Science and Technology, Canadian Border Services Agency: I am pleased to meet with this committee to discuss the government's proposed legislative amendments respecting the Customs Act. The border plays a dual role of facilitation and security. Smart, secure and efficient borders support immigration, trade and tourism while keeping Canadians and their communities safe from crime, contraband and other serious threats.

[Translation]

Our never-ending challenge is to continuously find the right balance of border enforcement with the facilitation of travel and trade in a shifting and dynamic global environment.

[English]

Modern border management must meet the challenge of both these mandates while respecting the realities of today's fiscal environment. The Customs Act sets out the provisions respecting the importation of goods into and the exportations of goods from Canada, including border officer authorities.

[Translation]

While the CBSA has increased its ability to detect and respond to security threats, the Customs Act has not changed since 2001.

[English]

The proposed changes will ensure that the CBSA continues to evolve while strengthening its officers' abilities to combat internal conspiracies and organized crime at ports of entry. In order to combat internal conspiracies and organized crime's activities at ports of entry, the government created the concept of customs controlled areas in 2001. These zones are designated areas where international travellers and goods not yet released by the CBSA may come into contact with port of entry workers and other domestic travelers.

Within a customs controlled area, border services officers currently have the authority to stop, question and search only at exit points; and all persons leaving a customs controlled area must present themselves before exiting the area.

The proposed amendments will provide officers with similar authority to stop, question and search individuals within customs controlled area as well as at exit points. In addition, persons will be obligated to report to border services officers only upon request. This will remove the onus on all persons to report upon exiting the customs controlled area.

Deirdre Kerr-Perrott, vice-présidente, Innovation, sciences et technologie, Agence des services frontaliers du Canada : Je suis heureuse de rencontrer les membres du comité pour discuter des modifications que le gouvernement propose d'apporter à la Loi sur les douanes. La frontière joue un double rôle de facilitation et de maintien de la sécurité. Les frontières intelligentes, sûres et efficaces favorisent l'immigration, les échanges et le tourisme tout en protégeant les Canadiens et leurs collectivités contre le crime, la contrebande et d'autres menaces graves.

[Français]

Notre défi permanent demeure celui de continuellement trouver la bonne harmonie entre l'exécution de la loi à la frontière et la facilitation du déplacement et du commerce dans un environnement global dynamique et en constante évolution.

[Traduction]

Une gestion moderne de la frontière doit permettre de relever le défi que posent ces deux mandats tout en tenant compte des réalités du contexte budgétaire actuel. La Loi sur les douanes contient des dispositions concernant l'importation et l'exportation de biens et notamment les pouvoirs qui sont conférés aux agents à la frontière.

[Français]

Bien que l'ASFC ait augmenté sa capacité à détecter et à répondre aux menaces visant la sécurité, la Loi sur les douanes demeure inchangée depuis 2001.

[Traduction]

Les modifications proposées vont permettre à l'ASFC de continuer d'évoluer tout en renforçant la capacité de ses agents de lutter contre les complots et les activités liées au crime organisé aux points d'entrée. Aux fins de cette lutte, le gouvernement a créé le concept de zones de contrôle des douanes en 2001. Ces zones sont des aires désignées où des voyageurs étrangers et des biens n'ayant pas encore été dédouanés par l'ASFC peuvent entrer en contact avec les travailleurs des points d'entrée et avec des personnes voyageant au pays.

À l'heure actuelle, les agents des services frontaliers ont le pouvoir d'arrêter, d'interroger et de fouiller les personnes présentes dans une zone de contrôle des douanes aux points de sortie seulement, et toutes les personnes qui quittent une zone de contrôle des douanes doivent se présenter devant les agents des services frontaliers.

Les modifications proposées vont permettre aux agents d'arrêter, d'interroger et de fouiller les personnes présentes à l'intérieur d'une zone de contrôle des douanes, comme aux points de sortie. En outre, les gens devront se présenter devant les agents des services frontaliers seulement si ceux-ci le leur demandent. Les gens qui quittent une zone de contrôle des douanes n'auront donc plus l'obligation de se présenter devant un agent des services frontaliers.

[Translation]

These changes will provide border officers more flexibility to examine persons and goods within the Customs Controlled Areas where most internal conspiracies occur, allowing a greater focus on areas of risk and persons of interest.

[English]

Empowering border officers to take action within the customs controlled areas will enhance the CBSA's ability to interdict contraband and other illegal items before they reach our communities. This will improve the security of Canadians as it will act as a deterrent to internal conspiracies at ports of entry and decrease the risk posed by organized crime and national security threats.

The proposed changes to the Customs Act will also enable the CBSA to implement the eManifest initiative, which is the next planned phase of the Advance Commercial Information initiative. Currently, carriers and freight forwarders provide CBSA officers with electronic air and marine cargo information in advance so that they are equipped with the right information at the right time to identify health, safety and security threats before goods arrive in Canada.

[Translation]

The Manifest initiative will require that all businesses involved in the import trade chain, including those from the highway and rail modes, provide electronic data on their shipments before the goods reach Canada.

[English]

As a result of this legislation, the CBSA will be able to make more informed decisions about the admissibility of goods, including identifying unknown and high-risk threats before the shipments arrive.

Consultation with the trade communities and others has helped inform these proposals. The CBSA has consulted and continues to work with trade and transportation associations, which provide support in building and implementing these systems. They support the overall efficiency of electronic reporting compared to paper-based reporting and measures to enhance security. Our consultations and work with these committees continue to focus on ensuring a balanced approach to keep the border operating smoothly efficiently, and to harmonize, where possible, our efforts with the United States. We are doing this.

[Français]

Ces modifications fourniront une plus grande flexibilité aux agents des services frontaliers en ce qui concerne l'examen des personnes et des marchandises au sein des zones de contrôle des douanes, où les principales conspirations internes surviennent, et permettront de mettre davantage l'accent sur les secteurs de risque et les personnes d'intérêt.

[Traduction]

Permettre aux agents des services frontaliers d'intervenir à l'intérieur des zones de contrôle des douanes renforcera la capacité de l'ASFC de prévenir la contrebande et le trafic d'autres éléments interdits et de faire en sorte que ceux-ci n'atteignent pas nos collectivités. La sécurité des Canadiens s'en trouvera accrue, puisque la mesure découragera les complots internes aux points d'entrée et fera diminuer le risque causé par le crime organisé et par les menaces à la sécurité nationale.

Les modifications que l'on propose d'apporter à la Loi sur les douanes permettront également à l'ASFC de mettre en œuvre l'initiative sur les manifestes électroniques, qui est la prochaine étape prévue de l'Initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales. À l'heure actuelle, les transporteurs et les transitaires fournissent par voie électronique et à l'avance aux agents de l'ASFC de l'information sur les marchandises transportées par avion et par bateau, de façon à ce que ces agents disposent de l'information dont ils ont besoin en temps opportun pour prévoir les menaces à la santé, à la sûreté et à la sécurité que peuvent causer les biens acheminés vers le Canada.

[Français]

L'initiative du manifeste électronique requerra que tous les partenaires de la chaîne commerciale des importations, incluant ceux des modes de transport routier et ferroviaire, présentent des données sur le fret avant leur arrivée au Canada.

[Traduction]

S'il est adopté, le projet de loi va permettre à l'ASFC de prendre des décisions plus éclairées quant aux biens dont elle permet l'entrée au Canada, et notamment en ce qui concerne le fait de relever les menaces d'origine inconnue et présentant un risque élevé avant que la marchandise n'arrive au pays.

Les consultations auprès des entreprises qui effectuent des échanges commerciaux et d'autres intervenants ont contribué à la formulation des propositions en question. L'ASFC a consulté les associations d'entreprises qui importent et qui exportent des biens et de transporteurs et continue de travailler auprès de ces associations qui l'aident à élaborer et à mettre en œuvre les systèmes nécessaires. Les intervenants consultés trouvent qu'il est généralement plus efficace de faire des déclarations par voie électronique que sur papier, et ils sont en faveur des mesures visant l'accroissement de la sécurité. Nos consultations et notre travail auprès de ces comités demeurent axés sur une approche équilibrée visant à faire en sorte que la frontière continue de fonctionner de façon efficace et à permettre l'harmonisation de nos efforts avec ceux des États-Unis, dans la mesure du possible. C'est ce que nous faisons.

We have also consulted with our federal partners including the RCMP, CSIS and Transport Canada. They also welcome the amendments to customs controlled areas.

[Translation]

Airport authorities view Customs Controlled Areas as sensible security measures and have already publicly expressed their support for this initiative.

[English]

Marine port authorities also recognize and support the need for customs controlled areas around commercial vessels and arriving cruise ships to counter rising border-related criminal activities and internal conspiracies.

To summarize, Mr. Chair, full implementation of the initiatives enabled by these amendments will help us combat organized crime and interdict contraband before it reaches Canadians communities, while facilitating the movement of legitimate trade and travel.

[Translation]

I appreciate the opportunity to discuss the proposed amendments with you.

[English]

The Chair: I would ask that we all keep to the five-minute time limit, please.

Mr. Baggaley is next.

Carman Baggaley, Strategic Policy Advisor, Office of the Privacy Commissioner of Canada: Good afternoon. I am pleased to be here to discuss Bill S-2. Our office's interest in the bill is based on our long-standing interest in issues that relate to the collection of personal information of passengers and crew members. Generally, we are interested in programs that involve the collection of personal information that have an impact on air travel.

Section 107.1 of the Customs Act gives CBSA the authority to collect advanced passenger information, API, and also passenger name record information, known as PNR. When the API/PNR program was first introduced, our office had a number of concerns about the program. However, the Minister of National Revenue, who had responsibility for the program at the time, made a number of changes that addressed most of our concerns.

Nous avons également consulté nos partenaires fédéraux, notamment la GRC, le SCRS et Transports Canada. Ces organisations sont également en faveur des modifications concernant les zones de contrôle des douanes.

[Français]

Les autorités aéroportuaires perçoivent les zones de contrôle des douanes comme des mesures de sécurité rationnelles et ont déjà exprimé leur appui relativement à cette initiative publiquement.

[Traduction]

Les autorités portuaires reconnaissent elles aussi la nécessité des zones de contrôle des douanes autour des navires de commerce et des points d'arrivée des bateaux de croisière, dans le but de lutter contre la multiplication des activités criminelles liées à la frontière et des complots internes, et elles sont en faveur de la prise de mesures à cet égard.

Pour résumer, monsieur le président, la pleine mise en œuvre des initiatives prévues par les modifications en question nous aidera à lutter contre le crime organisé et à empêcher les marchandises de contrebande d'atteindre les collectivités du Canada, tout en facilitant le mouvement des marchandises licites et les déplacements des voyageurs.

[Français]

Je vous remercie de m'avoir accordé la possibilité de discuter des modifications proposées avec vous.

[Traduction]

Le président : Je demanderais à tout le monde de respecter la limite de temps, qui est de cinq minutes.

Monsieur Baggaley.

Carman Baggaley, conseiller en politiques stratégiques, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada : Bonjour. Je suis heureux d'être ici pour discuter du projet de loi S-2. L'intérêt du Commissariat à l'égard du projet de loi découle du fait que nous nous intéressons depuis longtemps aux questions qui ont trait à la collecte de renseignements personnels auprès des passagers et des membres d'équipage. De façon générale, nous nous intéressons aux programmes qui supposent la collecte de renseignements personnels et des répercussions sur les voyages par avion.

L'article 107.1 de la Loi sur les douanes confère à la SFC le pouvoir de recueillir de l'information préalable sur les voyageurs ou IPV et aussi l'information consignée au dossier du passager ou DP. Lorsqu'il a été créé, le programme de l'IPV/du DP a engendré un certain nombre de préoccupations pour le Commissariat. Cependant le ministre du Revenu national, qui était responsable du programme à l'époque, y a apporté plusieurs modifications qui ont dissipé la plupart de nos inquiétudes.

Bill S-2 proposes to amend section 107.1, which, as I mentioned, is the provision authorizing CBSA to collect passenger information. The bill amends the act in two ways. First, it amends it with respect to timing; second, it also amends it with regard to who is required to provide this information.

However, we are pleased that Bill S-2 does not appear to increase the amount of personal information that will be collected, the number of people from whom personal information will be collected, or the sharing of personal information. Since limiting the collection of personal information is an important component of protecting privacy, we are pleased with the overall direction of Bill S-2.

We do not see anything in the bill that significantly increases or exacerbates the concerns we have with respect to the collection of passenger information. On the contrary, as we understand it, Bill S-2 focuses on the issues related to the movement of goods. It also enhances and clarifies the powers of customs officers in customs controlled areas. From that perspective, we are pleased with the overall direction of the bill.

To conclude, our office supports enhancing national security, and we welcome legislation that is able to do that without increasing the collection of personal information.

The Chair: Colleagues, a document has just been circulated that is in one language only. It came to us just in the last five minutes. As a consequence, we thought it preferable that people see it and we will get it translated in due course.

Mr. Facette, you have the floor.

Jim Facette, President and CEO, Canadian Airports Council: Thank you for the opportunity to address you on Bill S-2, a piece of legislation the Canadian Airports Council strongly supports as a way to modernize the day-to-day provision of border services at Canada's airports.

The Canadian Airports Council, CAC, is the voice of Canada's airports. Our members represent 180 Canadian airports, including all of the national airports system airports and most passenger service airports in every province and territory. Together, CAC members handle virtually all of the nation's air cargo and international passenger traffic, as well as 95 per cent of domestic passenger traffic in Canada.

CAC is a strong supporter of this proposed legislation, which we believe is essential to modernize the provision of border services at Canada's airports. In particular, the amendments that will allow for the practical implementation of customs controlled areas represent a natural progression for the Canada Border

Le projet de loi S-2 viendrait modifier l'article 107.1, qui, comme je l'ai mentionné, est la disposition autorisant l'ASFC à recueillir de l'information sur les passagers. Le projet de loi modifierait la loi de deux façons. Il y aurait d'abord un changement en ce qui concerne le moment où l'information est recueillie, et ensuite un changement touchant l'obligation de fournir l'information.

Nous sommes cependant heureux de voir que le projet de loi S-2 ne semble pas avoir pour effet d'accroître la quantité de renseignements personnels recueillis, le nombre de personnes auprès desquelles seront recueillis des renseignements personnels ni l'échange de renseignements personnels. Comme le fait de limiter la collecte de renseignements personnels est un élément important de la protection de la vie privée, nous sommes satisfaits de l'orientation générale du projet de loi S-2.

À nos yeux, il n'y a rien dans le projet de loi qui vienne accroître de façon significative ou exacerber nos préoccupations en ce qui concerne la collecte de renseignements personnels. Au contraire, d'après ce que nous en avons compris, le projet de loi S-2 est axé sur les questions liées au mouvement des biens. Il renforce et clarifie aussi les pouvoirs que peuvent exercer les agents dans les zones de contrôle des douanes. À cet égard, nous sommes satisfaits de l'orientation générale du projet de loi.

Pour conclure, le Commissariat est en faveur de l'amélioration de la sécurité nationale, et nous accueillons favorablement un projet de loi permettant cette amélioration sans accroissement de la collecte de renseignements personnels.

Le président : Chers collègues, un document unilingue vient d'être distribué. Nous venons tout juste de le recevoir. Par conséquent, nous avons pensé qu'il était préférable que les gens puissent le consulter immédiatement, et nous allons le faire traduire en temps et lieu.

Monsieur Facette, vous avez la parole.

Jim Facette, président et chef de la direction, Conseil des aéroports du Canada : Merci de m'offrir l'occasion de vous parler du projet de loi S-2, projet de loi que le Conseil des aéroports du Canada appuie fortement et dans lequel il voit une façon de moderniser la prestation des services frontaliers offerts au quotidien dans les aéroports du Canada.

Le Conseil des aéroports du Canada ou CAC est le porte-parole des aéroports du pays. Nous comptons parmi nos membres 180 aéroports canadiens, dont l'ensemble des aéroports faisant partie du réseau national et la plupart des aéroports offrant des services aux passagers des différentes provinces et différents territoires. Pratiquement toutes les marchandises transportées par voie aérienne au pays et tous les voyageurs étrangers passent par les aéroports membres du CAC, tout comme 95 p. 100 des personnes qui voyagent au pays.

Le CAC est tout à fait en faveur du projet de loi, qui, selon nous, est essentiel à la modernisation de la prestation des services frontaliers dans les aéroports du Canada. Plus précisément, les modifications qui vont permettre la mise en œuvre des zones de contrôle des douanes sont la prochaine étape qui s'impose

Services Agency, allowing officers to exert control over a much wider area. For airports, we see this extension as an improvement in both security and service efficiency.

These amendments will allow for the designation of customs controlled areas, as well as the restricting of access to customs controlled areas, and require travellers within a customs controlled area to report to a CBSA officer upon request. They will also allow for the examination of goods and services of travellers within a customs controlled area or upon exit of said area.

As officers today can request only to examine travellers' baggage when travellers leave the customs area, this change represents a significant increase in security. These changes will operationally benefit both the agency and travellers, as they will allow the agency to focus its efforts on areas of risk and people of interest and will enable travellers to attend to their business as usual without being stopped and questioned every time they exit the area.

There has been tremendous growth in both passengers and cargo travelling internationally over the past decade. The current economic crisis is impacting traffic negatively, but the overseas segment is Canada's strongest segment, and we anticipate international traffic to continue for years in the future.

Without changes such as those proposed in Bill S-2, Canada's border system will not be able to keep up with the pace of business. These amendments will provide the agency with the flexibility it needs in this busy operating environment to perform its crucial role more effectively.

The implementation of customs controlled areas is considered a crucial step in the creation of arrival duty-free zones, which currently is being considered by the Department of Finance. Arrival duty-free zones allow travellers to purchase duty-free goods on arrival into Canada, which is a win-win for government. Based on the experience in Australia, which has had duty-free arrivals for many years, we believe implementing them in Canada would repatriate sales currently lost to foreign countries.

In closing, we encourage this committee to pass Bill S-2 swiftly. We feel strongly that the reforms are overdue and essential to modernize the provision of border services in Canada for the 21st century. They will improve both the efficiency of border services and the security of our nation.

naturellement pour l'Agence des services frontaliers du Canada, permettant à ses agents d'effectuer des contrôles dans des zones beaucoup plus importantes. Pour ce qui est des aéroports, nous voyons cela comme une amélioration du point de vue de la sécurité et de l'efficacité des services.

Les modifications en question vont permettre la désignation de zones de contrôle de douane ainsi que la restriction de l'accès à ces zones, et elles vont faire en sorte que les voyageurs se trouvant dans une zone de contrôle des douanes devront se présenter devant un agent de l'ASFC sur demande. Elles vont également permettre l'examen des biens et des services offerts aux voyageurs dans une zone de contrôle des douanes ou à la sortie de cette zone.

Comme les agents ne peuvent pour l'instant vérifier les bagages des voyageurs que lorsque ceux-ci quittent la zone de douane, ce changement constitue une grande amélioration de la sécurité. Les changements vont être bénéfiques en pratique à la fois pour l'agence et pour les voyageurs, puisqu'ils vont permettre à l'agence de se concentrer sur les zones de risque et les personnes d'intérêt et vont permettre aux voyageurs de s'occuper de leurs affaires sans être arrêtés et interrogés chaque fois qu'ils quittent la zone.

Il y a eu une croissance extraordinaire au chapitre des déplacements des voyageurs et des marchandises à l'échelle internationale au cours de la dernière décennie. La crise économique qui sévit en ce moment a un effet négatif sur la circulation des voyageurs et des marchandises, mais le segment international est celui qui se porte le mieux au Canada, et nous prévoyons qu'il continuera de croître pendant de nombreuses années encore.

Si des changements comme ceux qui sont proposés dans le cadre du projet de loi S-2 ne sont pas apportés, le système frontalier du Canada ne sera pas en mesure de suivre le rythme des affaires. Ces modifications vont offrir à l'agence la marge de manœuvre dont elle a besoin pour s'acquitter de son rôle essentiel de façon plus efficace dans ce milieu où le niveau d'activités est très important.

La désignation de zones de contrôle des douanes est considérée comme étant une étape essentielle à la création de zones franches à l'arrivée, qui est envisagée en ce moment par le ministère des Finances. Les zones franches à l'arrivée permettent aux voyageurs d'acheter des marchandises en franchise à leur arrivée au Canada, ce qui est avantageux des deux côtés pour le gouvernement. Vu l'expérience vécue en Australie, où des zones franches à l'arrivée existent depuis des années, nous pensons que la création de ce genre de zones au Canada nous permettrait de récupérer des ventes que nous perdons en ce moment au profit d'autres pays.

Pour terminer, nous encourageons le comité à adopter le projet de loi S-2 rapidement. Nous sommes convaincus que les changements qu'il contient devraient avoir été apportés depuis longtemps et qu'ils sont essentiels à la modernisation de la prestation des services frontaliers au Canada pour le XXI^e siècle. Ces changements vont accroître à la fois l'efficacité des services frontaliers et la sécurité du pays.

Senator Wallin: I would like to thank Ms. Kerr-Perrott and Mr. Facette for their enthusiasm and support on this. It is interesting to get their perspective, as well as yours, Mr. Baggaley. I know you have turned a critical eye on this and it comes with some reassurance.

I would like to go back to a small point. Can you give us an example of what you mean by “internal conspiracy”? Is it employee based, or are you talking about other kinds of issues?

On the broader point, could you give us an example of what might happen and how it might work under these proposed new laws—a situation that might unfold with a person carrying on illegal activity. What freedom or rights or tools would you have access to you have not had before?

Ms. Kerr-Perrott: An example would be a baggage handler taking baggage from an international flight, and instead of the baggage going to the international arrivals, it goes to the domestic arrivals. The Canada Border Services Agency officers now cannot really interdict that individual. However, as customs controlled areas are established, they could question that individual, and depending on the responses to their questions, they could then ask to see the luggage, which might contain illegal goods being brought into the country.

Senator Wallin: Right now, you cannot do that. If you know that happens, you have to wait until he or she is off duty and exits the area.

Ms. Kerr-Perrott: We do not necessarily have the opportunity to see that happening.

Senator Wallin: To even see it happening.

Senator Moore: With regard to Senator Wallin’s question, how do CBSA agents see that bag taken from an international landing and put onto a domestic belt? How do they see that? They are in another area.

Ms. Kerr-Perrott: They would not see that at this point in time. We are trying to establish what should be a customs controlled area. In the event that became a customs controlled area, we would be able to see that.

Right now, we are looking at what should be designated as a customs controlled area and how we would go about designating customs controlled areas. Our officers would have the same rights that at this moment they have only at exit points. They would ask the same questions, and depending on the responses, they would take further action.

Senator Wallin: Could we get Mr. Facette’s view on this as well?

Le sénateur Wallin : J’aimerais remercier Mme Kerr-Perrott et M. Facette de l’enthousiasme qu’ils ont exprimé et de leur appui face au projet de loi. C’est intéressant de pouvoir prendre connaissance de leur point de vue, comme du vôtre, monsieur Baggaley. Je sais que vous avez jeté un regard critique sur le projet de loi, et c’est rassurant, dans une certaine mesure.

J’aimerais revenir sur un petit détail. Pouvez-vous nous donner un exemple de ce que vous entendez par « complot interne »? S’agit-il des employés, ou parlez-vous de problèmes d’un autre ordre?

De façon plus générale, pouvez-vous me donner un exemple de ce qui pourrait se passer et de la façon dont les choses pourraient fonctionner dans le cadre des nouvelles lois proposées — une situation qui pourrait survenir dans laquelle une personne se livrerait à une activité illégale. De quelle liberté, de quels droits ou de quels outils de plus qu’auparavant bénéficieriez-vous?

Mme Kerr-Perrott : Ça pourrait être par exemple un porteur de bagages qui apporterait les bagages d’un vol international à l’endroit où arrivent les vols nationaux plutôt qu’à un endroit où il devrait les apporter. À l’heure actuelle, les agents de l’Agence des services frontaliers du Canada ne peuvent pas vraiment empêcher cette personne d’agir ainsi. Cependant, une fois que des zones de contrôle des douanes auront été établies, ils pourraient interroger la personne, et, en fonction des réponses qu’ils obtiendront, ils pourront demander à examiner les bagages, qui pourraient contenir des marchandises qu’on chercherait à faire entrer illégalement au pays.

Le sénateur Wallin : En ce moment, vous ne pouvez pas le faire. Si vous savez que c’est ça qui se passe, vous devez attendre que la personne ait fini de travailler et sorte de la zone.

Mme Kerr-Perrott : Nous n’avons pas nécessairement l’occasion de constater ce qui se passe.

Le sénateur Wallin : De même constater que ça se passe.

Le sénateur Moore : Par rapport à la question posée par le sénateur Wallin, comment les agents de l’ASFC peuvent-ils voir quelqu’un prendre un sac à l’arrivée des vols internationaux et le mettre sur le convoyeur qui se trouve à l’arrivée des vols nationaux? Comment peuvent-ils être témoins de ça? Ils se trouvent dans une autre zone.

Mme Kerr-Perrott : En ce moment, ils ne peuvent pas en être témoins. Nous essayons d’établir ce qui devrait être une zone de contrôle des douanes. Si nous y parvenons, nous allons pouvoir voir ce qui se passe.

En ce moment, nous nous penchons sur la question des aires qui devraient être désignées comme faisant partie d’une zone de contrôle des douanes et sur la façon dont nous devrions procéder à la désignation des zones de contrôle des douanes. Nos agents auraient les mêmes droits que ceux qu’ils ne peuvent exercer en ce moment qu’aux points de sortie. Ils poseraient les mêmes questions, et, en fonction des réponses, ils prendraient les mesures qui s’imposent.

Le sénateur Wallin : Pouvons-nous obtenir le point de vue de M. Facette là-dessus aussi?

Mr. Facette: Maybe I could make it more tangible for you at an airport. The best example would be a smaller airport—the one at Charlottetown, for example. The CBSA would be able to declare a certain area of the apron — for Flight 123 coming in from Detroit, for example — as a customs controlled area. That airplane would come to the gate, and everything within the area at that gate at that particular time of day would be a customs controlled area. Only officers would be able to enter that area and do their job based on advance information they might have about that airplane. If there were a bag or something on that plane they needed to see, they could do it at that point, not at the point of exit where the baggage must be handled and exited. It is much earlier in the process.

Senator Moore: Why are they looking?

Senator Wallin: They look based on information received earlier.

Mr. Facette: They have reason to look.

[Translation]

Senator Nolin: Ms. Kerr-Perrot, my questions concern clause 10 of the bill, the purpose of which is to amend section 99.2 of the present act.

You explained to us in a few words the differences between the present act and what Bill S-2 aims to do. I understand that searches can henceforth be identified not only on leaving the Customs Controlled Area, but within the Customs Controlled Area. Am I right?

Ms. Kerr-Perrot: Yes.

Senator Nolin: In general, Canadians' experience with your work is limited, first, to meeting a customs officer who asks them questions on the length of their visit, their purchases outside the country and their destination, and, second, to making a declaration to another customs officer upon returning. For the majority of people, your work is limited to that. Today you have the opportunity to explain to thousands of Canadians how these officers justify a search conducted on a person — because clause 10 concerns the search of persons; how do your officers come to suspect a person or persons of conspiracy to break the law?

[English]

Ms. Kerr-Perrott: Intelligence and targeting areas within the CBSA receive information on individuals, organized crime or conspiracies that might lead them to expect something to arrive at an airport or marine facility. This would provide an opportunity for border services officers to check that out.

[Translation]

Senator Nolin: The source of your suspicions is limited to your intelligence service?

M. Facette : Peut-être puis-je vous donner un exemple plus concret de ce qui se passerait dans un aéroport. Le meilleur exemple, ce serait un petit aéroport, disons celui de Charlottetown. L'ASFC pourrait déclarer une certaine partie de l'aire de trafic — pour le vol 123 en provenance de Detroit, par exemple — zone de contrôle des douanes. L'avion arriverait à la porte, et tout le secteur de cette porte à ce moment-là ferait partie de la zone de contrôle des douanes. Seuls les agents pourraient entrer dans la zone pour faire leur travail, en fonction de l'information qu'ils auraient obtenue à l'avance au sujet de cet avion. S'il y avait dans l'avion un sac ou quelque chose d'autre à vérifier, ils pourraient le faire à ce moment-là, plutôt qu'au point de sortie par lequel les bagages doivent passer. C'est beaucoup plus tôt dans le processus.

Le sénateur Moore : Pourquoi les agents vérifieraient-ils les bagages?

Le sénateur Wallin : En raison d'informations qu'ils auraient reçues au préalable.

M. Facette : La vérification serait motivée.

[Français]

Le sénateur Nolin : Madame Kerr-Perrot, mes questions concernent l'article 10 du projet de loi qui vise à amender l'article 99.2 de la loi actuelle.

Vous nous avez expliqué en quelques mots quelles étaient les différences entre la loi actuelle et ce que vise le projet de loi S-2. Je comprends que dorénavant les fouilles pourront être identifiées non seulement à la sortie de la zone de contrôle des douanes, mais à l'intérieur de la zone de contrôle; aie-je raison?

Mme Kerr-Perrot : Oui.

Le sénateur Nolin : En général, l'expérience des Canadiens face à votre travail se limite dans un premier temps à rencontrer un agent des douanes qui leur pose des questions sur la durée de leur visite, de leurs achats à l'étranger et de leur destination, et dans un deuxième temps, à faire une déclaration au retour, à un autre agent des douanes. Pour la majorité des gens, votre travail se limite à cela. Aujourd'hui, vous avez la chance d'expliquer à des milliers de Canadiens comment ces agents vont s'y prendre pour justifier qu'une fouille doit être faite sur une personne — parce que l'article 10 traite de la fouille des personnes —, comment vos agents s'y prennent-ils pour soupçonner une personne ou des personnes, de conspiration dans le but de tricher la loi?

[Traduction]

Mme Kerr-Perrott : Les secteurs du renseignement et du ciblage de l'ASFC reçoivent de l'information sur les personnes, sur le crime organisé et sur les complots qui peut les amener à prévoir que quelque chose va se passer dans un port ou dans un aéroport. Les agents des services frontaliers auraient ainsi l'occasion de vérifier ce qui se passe.

[Français]

Le sénateur Nolin : La source de vos soupçons se limite à votre service de renseignement?

[English]

Ms. Kerr-Perrott: No, not solely on the information collected in advance, although we have targeters and we receive information in advance. However, the officers are trained to watch what people are doing within the customs controlled areas. They are trained to look at particular kinds of situations and investigate them.

[Translation]

Senator Nolin: As these are now searches that can be ordered within the area and not only on leaving the area, can you explain to us how that works at that point, compared to how those suspicions will be applied after Bill S-2 is passed?

[English]

Ms. Kerr-Perrott: Currently, an officer would question the person at an exit point, where the person must speak to a CBSA officer. The officer can ask questions and can search if it is deemed necessary. In this new scenario, the customs officers could ask similar questions within the customs controlled area, and if there are reasonable grounds to conduct a search, the officer would indeed proceed with a search. The officers would be trained appropriately, and individuals within the customs controlled areas would be advised of the possibility that a search could occur. There would be notification.

[Translation]

Senator Nolin: Are your officers currently trained to detect these kinds of reasonable grounds that would lead them to decide that a search is necessary, or is that training that will be given at a later date?

[English]

Ms. Kerr-Perrott: Yes, the officers are trained. We have targeters who look at this kind of thing. However, there will be additional training programs for the officers and the supervisors who directly address customs controlled areas.

[Translation]

Senator Nolin: Section 92.2 refers to two exceptions. First, there are people who are exempted under the regulations and, second, a regulatory class of persons who are searched under subsection (2). Can you explain to us who these people are, how they are identified and how this search works under subsection (2)?

[English]

Ms. Kerr-Perrott: I do not have that information, but I will provide it to the committee.

The Chair: Please forward it to the clerk of the committee.

Ms. Kerr-Perrott: Yes.

[Traduction]

Mme Kerr-Perrott : Non, pas seulement à l'information recueillie, quoique nous avons des cibleurs et que nous recevons de l'information à l'avance. Cependant, les agents sont formés pour surveiller ce que les gens font dans les zones de contrôle des douanes. Ils sont formés pour examiner de plus près certaines situations particulières.

[Français]

Le sénateur Nolin : Comme il s'agit maintenant de fouilles qui pourront être ordonnées à l'intérieur de la zone et non uniquement à la sortie de la zone, pouvez-vous nous expliquer comment cela fonctionne en ce moment, comparativement à comment l'application de ces soupçons fonctionnera après l'adoption du projet de loi S-2?

[Traduction]

Mme Kerr-Perrott : En ce moment, l'agent interroge les gens à la sortie, ou les gens doivent se présenter devant lui. L'agent pose des questions et peut procéder à une fouille s'il juge que c'est nécessaire. Dans le nouveau scénario, les agents des douanes vont pouvoir poser le même genre de questions à l'intérieur de la zone de contrôle des douanes, et, s'ils ont des motifs raisonnables pour le justifier, ils vont pouvoir procéder à une fouille. Ils auront reçu la formation adéquate, et les gens entrant dans une zone de contrôle des douanes seraient avisés de la possibilité de fouille. Il y aurait un avis.

[Français]

Le sénateur Nolin : À l'heure actuelle, est-ce que vos agents sont formés pour détecter ce genre d'indices raisonnables qui les amèneraient à décider qu'une fouille est nécessaire ou est-ce que ce sera une formation donnée ultérieurement?

[Traduction]

Mme Kerr-Perrott : Oui, les agents sont formés. Nous avons des cibleurs qui s'occupent de ce genre de chose. Cependant, il y aurait des programmes de formation supplémentaires à l'intention des agents et des superviseurs qui s'occupent directement des zones de contrôle des douanes.

[Français]

Le sénateur Nolin : L'article 92.2 fait référence à deux exceptions. Dans un premier temps, il y a les personnes exemptées en vertu du règlement et dans un deuxième, une catégorie de personnes réglementaires qui sont fouillées en vertu du paragraphe deux de l'article. Pouvez-vous nous expliquer qui sont ces personnes, comment elles sont identifiées et comment fonctionne cette fouille en vertu du paragraphe deux de l'article?

[Traduction]

Mme Kerr-Perrott : Je n'ai pas cette information pour l'instant, mais je vais la fournir au comité.

Le président : Veuillez la faire parvenir à la greffière du comité.

Mme Kerr-Perrott : Oui.

Senator Zimmer: I have a question for each of the witnesses. Mr. Baggaley, when was an audit last conducted on a government institution within land and air borders and airports regarding personal information handling? To what degree or level would you say that we are at in terms of infringing on Canadians' privacy rights?

Mr. Baggaley: The last audit related to that was of CBSA in 2006. Specifically, when we audited CBSA, we looked not at its whole operations but at its sharing of information, in particular with the United States. As part of that, we looked at the sharing of some information that is collected in connection with air transportation, specifically the High-Risk Traveller Identification Initiative. The API/PNR program has an upfront risk assessment algorithm process to analyze the information collected by the CBSA in an attempt to identify people at risk.

We concluded that there were no specific problems with the collection of the information. However, we identified some concerns about the way the information is shared with American authorities, such that it is not always done following appropriate procedures. At times, the sharing is done verbally as opposed to in writing. That is the best example I can cite.

Senator Zimmer: Mr. Facette, what clause or amendments would be detrimental to the business interests of Canada's airports, and which ones will provide significant enhancement?

Mr. Facette: That is a broad and detailed question. At this time, I do not have any concerns over clauses that might have a negative impact on businesses. The proposed amendments will facilitate business, in that where the CBSA has a concern, it can be taken care of at that point. The remaining 99.9 per cent of honest, tax-paying Canadian citizens can go about their business without being inhibited by the 0.01 per cent.

Senator Zimmer: Ms. Kerr-Perrott, since inception, have the NEXUS and FAST programs been successful in addressing our needs around security? Will consumers with an identity card ever be screened or searched again?

Ms. Kerr-Perrott: We believe that NEXUS and FAST have been successful. There is a growth in the use of the NEXUS card in particular. We do believe that it facilitates movement at the borders.

Senator Zimmer: The second part of the question was about security. Will consumers with an identity card be screened or searched again?

Le sénateur Zimmer : J'ai une question pour chacun des témoins. Monsieur Baggaley, à quand remonte la dernière vérification concernant le traitement des renseignements personnels par une organisation gouvernementale s'occupant de la frontière terrestre ou des postes frontaliers des aéroports? Selon vous, à quel point enfreignons-nous le droit à la vie privée des Canadiens?

M. Baggaley : La dernière vérification à cet égard a lieu en 2006, et c'est l'ASFC qui en a fait l'objet. Plus précisément, lorsque nous avons effectué la vérification auprès de l'ASFC, nous n'avons pas envisagé l'ensemble de ces activités, mais nous sommes plutôt concentrés sur l'échange de renseignements, surtout avec les États-Unis. Dans le cadre de cette vérification, nous avons examiné la question de l'échange de certains renseignements recueillis en rapport avec le transport aérien, plus précisément dans le contexte de l'Initiative d'identification des voyageurs à risque élevé. Le programme de l'IPV/du DP comporte un processus algorithmique d'évaluation du risque au départ qui vise à analyser l'information recueillie par l'ASFC dans le but d'identifier les personnes à risque.

Nous avons conclu que la collecte de renseignements ne posait pas de problèmes précis. Cependant, nous avons relevé des problèmes touchant la façon dont l'information est transmise aux autorités américaines, ce qui ne se fait pas toujours selon les procédures adéquates. Il arrive parfois que l'échange de renseignements se fasse verbalement plutôt que par écrit. C'est le meilleur exemple que je peux vous donner.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Facette, quelles sont les dispositions ou les modifications qui nuiraient aux intérêts commerciaux des aéroports canadiens? Quelles sont celles qui permettraient des améliorations importantes?

M. Facette : C'est une question à la fois vaste et précise. Pour l'instant, je n'ai aucune préoccupation quant à des dispositions qui pourraient avoir un effet négatif sur les affaires. Les modifications proposées vont faciliter les affaires, en ce sens que l'ASFC pourra s'occuper immédiatement des cas qui l'inquiéteront. Les 99,9 p. 100 d'honnêtes contribuables canadiens qui restent pourront faire leurs affaires sans être ralentis par les rares cas posant problème.

Le sénateur Zimmer : Madame Kerr-Perrott, depuis leur mise en place, les programmes NEXUS et EXPRES ont-ils répondu à nos besoins en matière de sécurité? Les consommateurs qui possèdent une carte d'identité feront-ils de nouveau l'objet d'un contrôle ou d'une fouille?

Mme Kerr-Perrott : Selon nous, les programmes NEXUS et EXPRES sont un succès. Les gens utilisent de plus en plus la carte NEXUS, surtout. Nous sommes d'avis que ça facilite le passage aux postes frontaliers.

Le sénateur Zimmer : La deuxième partie de la question portait sur la sécurité. Les consommateurs possédant une carte d'identité feront-ils de nouveau un jour l'objet d'un contrôle ou d'une fouille?

Ms. Kerr-Perrott: On occasion, they are screened and searched; on occasion, they are found to be lacking. For the most part, the program is deemed to be a success. Certainly, our stakeholders would agree with that.

Senator Zimmer: I have two more questions, but I will wait for the next round, in the interests of brevity.

Senator Banks: Thank you for being here, witnesses.

Mr. Facette, I do not mean to scold you — and I am regrettably and resolutely and ignorantly unilingual — but this is the Parliament of Canada. If you are to come here with documents, they ought to be, particularly for someone in your position, in both languages. With the indulgence of the chair —

The Chair: In fairness, Senator Banks, Canadians can bring any language they want to this committee. It is the committee's job to translate the documents. In this case, we did not get them in time.

Senator Banks: "In time" is what I am talking about.

The Chair: He is entitled to bring it in whichever language he chooses.

Senator Banks: Of course, in either of the official languages.

Mr. Facette: I do not mind addressing the senator's point. Senator, you are correct in that it is common for industry associations to bring documents in both official languages. I must confess that, had we had the time to do so, we would have. Given that we have a small staff, we were unable to do so; our apologies to the committee.

Senator Banks: I appreciate that. I just wanted you to understand the indulgence.

I will address my question to Ms. Kerr-Perrott. It concerns applying requirements now to rail and road that already apply in other places in Canada. The movement of goods across the border in both directions, by rail and road, is sort of a different matter than those arriving by air and ship, I think, in terms of the mechanics. That is, the supply management, lien management and supply-on-demand management. We are so connected at the border that the ease of movement across the border by goods and services is cogently important.

In deciding to apply the Advance Commercial Information initiative to those two forms of transportation, have you consulted with and worked with the supply chain sector? They have some concerns with respect to a load of hubcaps going from Windsor to Detroit—namely that, in the time that will be required as may be set out in the regulations that could be promulgated

Mme Kerr-Perrott : À l'occasion, ils font l'objet d'un contrôle ou d'une fouille, et il arrive parfois qu'on constate certains problèmes. De façon générale, le programme est vu comme étant un succès. Il est clair que les personnes qui participent seraient d'accord avec ça.

Le sénateur Zimmer : J'ai deux autres questions, mais je vais attendre le prochain tour de table, pour ne pas prendre trop de temps.

Le sénateur Banks : Merci aux témoins d'être ici.

Monsieur Facette, je ne veux pas vous réprimander — et je suis malheureusement et résolument unilingue par ignorance —, mais vous êtes au Parlement du Canada. Si vous vous présentez ici avec des documents, surtout une personne de votre rang, il faut que ces documents soient dans les deux langues officielles. Avec l'indulgence de la présidence...

Le président : En toute justice, sénateur Banks, les Canadiens peuvent présenter leur témoignage dans la langue de leur choix. Il appartient au comité de faire traduire les documents. Dans ce cas-ci, nous ne les avons pas obtenus à temps.

Le sénateur Banks : C'est de ça que je parle, du fait de les recevoir à temps.

Le président : Le témoin a le droit de présenter les documents dans la langue de son choix.

Le sénateur Banks : Dans l'une ou l'autre des langues officielles, bien entendu.

M. Facette : Ça ne me dérange pas de répondre à la question du sénateur. Sénateur, vous avez raison de dire qu'il est courant pour les associations de l'industrie d'apporter des documents dans les deux langues officielles. Je dois avouer que, si nous avions eu le temps de le faire, c'est ce que nous aurions fait. Comme nous avons peu de personnel, nous n'avons pas eu le temps de le faire; toutes nos excuses aux membres du comité.

Le sénateur Banks : Je comprends. Je voulais simplement que vous compreniez la question de l'indulgence.

Je vais poser une question à Mme Kerr-Perrott. Ma question a trait à l'application au transport ferroviaire et au transport routier des exigences qui s'appliquent déjà ailleurs au Canada. Le passage à la frontière, dans les deux directions, de marchandises transportées par train ou par camion est en quelque sorte une question différente de celle des marchandises transportées par avion ou par bateau, je pense, sur le plan des mécanismes. Je parle de la gestion de l'offre, de la gestion sans gaspillage et de la gestion de l'offre en fonction de la demande. Nous sommes tellement connectés à la frontière que le passage des biens et des services est d'une grande importance.

Avant de décider d'appliquer l'Initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales à ces deux modes de transport, avez-vous consulté les intervenants du secteur de la chaîne d'approvisionnement et travaillé avec eux? Ils ont des préoccupations au sujet d'un chargement d'enjoliveurs transportés de Windsor à Detroit — c'est-à-dire que, dans les délais prescrits

under section 12 of this act, those things will become impossible and will impose a hardship, not on the suppliers or the consumers, but on the carriers.

Have you taken that into account? Can it be further taken into account when the regulations and the means by which this will be applied come to pass and the carriers have to deal with it?

Ms. Kerr-Perrott: Yes. Right now, we are consulting with the stakeholders. We have two committees: the eManifest Partnership Stakeholder Network and our consultative committee for CBSA. We are working with both of these committees as we look at our requirements in terms of time, data, and from whom we are requiring the data.

Senator Banks: While you are on that subject, regarding the other aspects of this bill — which tend, in the case of secure areas, to focus more on perceptible risks and less on everyone, if I understood you correctly — might you be able to apply that principle to carriers moving stuff across the border in this direction? Some people have contended that our requirements will be tougher in that respect than the U.S. requirements. That could cause difficulties for Canadian industry. It could cause jobs to move south of the border, for example.

Ms. Kerr-Perrott: Right now, we do get 80 per cent of the information we require electronically, but we would like to get the full set of information electronically.

The idea is that this would actually facilitate the movement of vehicles. It would facilitate the movement of low-risk vehicles and allow our customs officers to focus on the high-risk components. However, we know that the stakeholder community does have some concerns. We are looking at how we can facilitate the movement when all of the information is not available.

Senator Banks: Am I correct in understanding that when you get down to the meat and potatoes and the rubber hitting the road, that will be in the form of regulations under this act and they will be made well-known to everyone and will be susceptible to study by Parliament?

Ms. Kerr-Perrott: I am sorry. I would have to confirm this, but I think those specifics would be part of the regulations. We are working with the communities to deal with those issues, and yes, they have raised them.

Senator Moore: Thank you, witnesses, for being here.

I want to follow up on a question by Senator Nolin. How will you define the customs controlled areas? The officers have the ability to stop people now, but only at exit points. With these amendments, it would be within customs controlled areas, as well as at exit points. Could they go beyond that to, say, the main lobby of an airport? How is the public to know what these main areas are, and how will you make that known to the travelling public and to people doing commerce?

par le règlement qui pourrait être adopté aux termes de l'article 12 de la loi, ce genre de choses va devenir impossible et va poser une difficulté, non pas pour les fournisseurs ou pour les consommateurs, mais bien pour les transporteurs.

Avez-vous tenu compte de ça? Pourra-t-on en tenir compte lorsque le règlement et les moyens par lesquels il sera appliqué vont être adoptés et que les transporteurs devront composer avec ça?

Mme Kerr-Perrott : Oui. En ce moment, nous sommes en train de consulter les intervenants. Nous avons deux comités : le Réseau de partenariats des intervenants pour le manifeste électronique et le comité consultatif de l'ASFC. Nous travaillons avec ces deux comités au moment où nous examinons nos exigences sur les plans des délais, des données et des gens à qui nous demandons les données.

Le sénateur Banks : Là-dessus, en ce qui concerne les autres aspects du projet de loi — qui ont tendance, dans le cas des zones sécurisées, à être axés davantage sur les risques perceptibles et moins sur tout le monde, si j'ai bien compris ce que vous avez dit — pourriez-vous appliquer ce principe aux transporteurs qui expédient des marchandises par-delà la frontière vers le Canada? Des gens ont affirmé que nos exigences vont être plus strictes que celles des Américains. Ça pourrait poser des problèmes à l'industrie canadienne. Nous pourrions perdre des emplois au profit des États-Unis, par exemple.

Mme Kerr-Perrott : En ce moment, nous obtenons 80 p. 100 de l'information dont nous avons besoin par voie électronique, mais nous aimerions obtenir toute l'information de cette façon.

L'idée, c'est que ça faciliterait le mouvement des véhicules. Ça faciliterait le mouvement des véhicules qui posent un risque faible et ça permettrait à nos agents des douanes de se concentrer sur les éléments à risque élevé. Cependant, nous savons que les intervenants ont des préoccupations. Nous nous penchons sur la façon de faciliter le mouvement dans les cas où toute l'information n'est pas accessible.

Le sénateur Banks : Si je comprends bien, lorsque vous en viendrez aux choses pratiques, ce sera sous la forme d'un règlement adopté dans le cadre de la loi, qui sera communiqué à tout le monde et qui pourra faire l'objet d'une étude par le Parlement?

Mme Kerr-Perrott : Je suis désolée. Il faudrait que je vérifie, mais je pense que ces détails feront partie du règlement. Nous travaillons à régler ces questions avec les collectivités, et, oui, ce sont des questions qu'elles ont soulevées.

Le sénateur Moore : Merci à nos témoins d'être ici.

Je veux revenir sur une question posée par le sénateur Nolin. Comment allez-vous vous y prendre pour définir les zones de contrôle des douanes? À l'heure actuelle, les agents peuvent arrêter une personne, mais seulement aux points de sortie. Les modifications en question vont leur permettre de le faire aussi dans les zones de contrôle des douanes. Pourraient-ils aller plus loin et arrêter des gens, disons, dans le hall principal d'un aéroport? Comment la population saura-t-elle où se trouvent ces zones principales? Comment allez-vous le faire savoir aux voyageurs et aux gens d'affaires?

Ms. Kerr-Perrott: We are looking now at how we will mark those areas, what areas we would consider customs controlled areas, and how we would advise the public that they are in a customs controlled area and what that would mean. We do have research under way; we do have people looking at that to ensure that people understand what being in a customs controlled area would mean to them.

Senator Moore: Beyond the example of international arrival that Mr. Facette mentioned, do you envisage other parts of an airport as being customs controlled areas? Senator Nolin mentioned the situation we all experience when we arrive back in Canada, in that enclosed area. You can walk away and go into the main lobby or go to your car and depart. Are you looking at areas beyond that inside the airport?

Ms. Kerr-Perrott: We are looking at areas such as the tarmac, warehousing areas, airport lounges, that kind of area.

Senator Moore: The airport lounge?

Ms. Kerr-Perrott: Yes.

Mr. Facette: To help understand the physical set-up of an airport, when you arrive into the airport and once you leave the customs area, the door to exit to the public area is generally not that far, 15 feet or 20 feet approximately. The information we have at the Canadian Airports Council suggests that the agency is looking at declaring a customs area before a passenger crosses that point. It would be an area where you have yet to see the second officer.

Today, you see two officers. You arrive and you see the three inspection areas. There is the pre-inspection line, where you answer a couple of questions and write something on your arrival card. You then get your bag and you see another officer. Once you have seen that second officer and he or she says that you may go to the exit, once you have exited, you are out of the customs controlled area. You are now into the public domain.

Currently, prior to that point you are in a customs controlled area. If and when this bill is passed, we expect the agency to be working with us to define specifically, airport by airport, where those areas might be.

The areas in Toronto and Charlottetown that will be declared customs controlled areas will be different. Larger airports have aircraft arriving from international destinations at all hours, while at smaller airports international aircraft arrive only at certain times of the day.

Senator Moore: Can I currently arrive in Canada on an international flight and make my way to a lounge?

Mme Kerr-Perrott : Nous sommes en train d'examiner la question de la façon dont nous allons marquer ces zones, des zones que nous allons considérer comme étant des zones de contrôle des douanes et de la manière dont nous allons aviser les gens lorsqu'ils entreront dans une zone de contrôle des douanes et de ce que cela suppose. Nous sommes en train d'effectuer des travaux de recherche; il y a au sein de notre organisation des gens qui se penchent sur ça, pour qu'on puisse s'assurer que les gens savent ce que suppose pour eux le fait de se trouver dans une zone de contrôle des douanes.

Le sénateur Moore : Au-delà de l'exemple des arrivées internationales qu'a donné M. Facette, envisagez-vous que d'autres secteurs des aéroports fassent partie des zones de contrôle des douanes? Le sénateur Nolin a parlé de la situation que nous vivons tous lorsque nous rentrons au Canada, dans cette zone fermée. On peut sortir et se rendre dans le hall principal ou se rendre à sa voiture et partir. Envisagez-vous d'autres secteurs des aéroports, mis à part ceux-là?

Mme Kerr-Perrott : Nous envisageons notamment l'aire de trafic, les aires d'entreposage, le salon de l'aéroport.

Le sénateur Moore : Le salon de l'aéroport?

Mme Kerr-Perrott : Oui.

M. Facette : Pour qu'on comprenne mieux comment les aéroports sont faits, concrètement, lorsqu'on arrive à l'aéroport, une fois qu'on quitte la zone des douanes, la porte qui mène à la zone publique n'est généralement pas très loin, à 15 ou 20 pieds de distance, environ. Selon l'information dont dispose le Conseil des aéroports du Canada, l'agence a l'intention de déclarer zone de douane l'endroit où se trouvent les passagers avant de passer ce point. Ce serait une zone où on aurait encore à se présenter devant un second agent.

À l'heure actuelle, on se présente devant deux agents. Lorsqu'on arrive, on voit trois aires d'examen. Il y a la file pour le prédédouanement, où on répond à deux ou trois questions et où on écrit quelque chose sur sa fiche d'arrivée. On récupère ensuite ses bagages et on se présente devant un autre agent. Une fois qu'on a vu ce second agent et qu'il nous a autorisé à sortir, une fois qu'on est sorti, on se trouve à l'extérieur de la zone de contrôle des douanes. On est maintenant dans le domaine public.

Pour l'instant, avant de passer ce point, on se trouve dans la zone de contrôle des douanes. Si le projet de loi est adopté, nous nous attendons à ce que l'agence définisse avec nous précisément quelles seront ces zones, pour chacun des aéroports.

Les aires qui vont être déclarées zones de contrôle des douanes à Toronto et à Charlottetown seront différentes. Dans les grands aéroports, il y a des vols internationaux qui arrivent à toutes les heures, tandis que, dans les petits aéroports, il n'y en a qu'à certaines heures précises.

Le sénateur Moore : Est-ce que c'est possible en ce moment d'arriver au Canada de l'étranger et de se rendre au salon?

Mr. Facette: Yes, you can, provided you are transiting through Canada to another international destination. If you arrive into Vancouver from Hong Kong and are en route to New York, you would go into a lounge area. It depends on where you are going.

Senator Moore: And the configuration of the airport.

Mr. Facette: Yes, but you do not have access to the domestic public.

Senator Moore: Ms. Kerr-Perrott, you mentioned getting input from the community that does business across the border. Have you consulted with the Canadian Courier & Logistics Association, CCLA?

Ms. Kerr-Perrott: I would have to verify that. I do not have that information. Are you asking regarding customs controlled areas?

Senator Moore: Yes.

Ms. Kerr-Perrott: We certainly have regarding eManifest.

Senator Moore: I would like to know about the proposed documentation requirements and how they will impact on commerce generally.

Ms. Kerr-Perrott: In terms of eManifest?

Senator Moore: I will read to you from a letter the CCLA sent us:

If any of the required data is missing on any of the shipments within a conveyance, the entire conveyance and all shipments aboard will be refused entry, even those that satisfy the requirements. In many cases it would be impossible to provide the information required within pre-arrival time frames.

Are you aware of that concern?

Ms. Kerr-Perrott: Yes, we are aware of that concern. We have consulted with them to determine how we might enable them to move past the border if they do not have all the required information with them.

Senator Moore: Would an entire shipment be refused entry if a piece of information were missing?

Ms. Kerr-Perrott: That is possible. As I said, we have yet to finalize our requirements, and we are working with the CCLA as we are aware of that concern.

Senator Mitchell: I have several quick questions. It seems to me that we were talking about bringing duty-free back to Canada when I was in the Alberta legislature in the 1990s. Why is it so hard to do that?

Mr. Facette: We have asked ourselves that question. The short answer is that I do not know. The Canadian Airport Council has advocated for a long time for the ability to purchase goods upon arrival. We are pleased that the Minister of Finance has chosen to undertake consultations on this. By giving officers the ability to

M. Facette : Oui, c'est possible lorsqu'on passe par le Canada pour se rendre ailleurs à l'étranger. Si vous arrivez à Vancouver en provenance de Hong Kong et que vous vous rendez à New York, vous attendez dans un salon. Ça dépend de votre destination.

Le sénateur Moore : Et de la configuration de l'aéroport.

M. Facette : Oui, mais vous n'avez pas accès aux mêmes zones que la population de l'endroit.

Le sénateur Moore : Madame Kerr-Perrott, vous avez parlé du fait de consulter le milieu des gens d'affaires qui effectuent des échanges transfrontaliers. Avez-vous consulté la Canadian Courier & Logistics Association ou CCLA?

Mme Kerr-Perrott : Il faudrait que je vérifie. Je n'ai pas cette information. Voulez-vous dire en ce qui concerne les zones de contrôle des douanes?

Le sénateur Moore : Oui.

Mme Kerr-Perrott : Nous l'avons certainement fait en ce qui concerne le Manifeste électronique.

Le sénateur Moore : J'aimerais que vous me parliez des documents qu'on propose d'exiger et des répercussions que cela va avoir sur le commerce en général.

Mme Kerr-Perrott : Par rapport au Manifeste électronique?

Le sénateur Moore : Je vais vous lire une lettre que nous a envoyée la CCLA :

S'il manque des données au sujet de l'une ou l'autre des cargaisons d'un transport, tout transport et toutes les cargaisons à bord seront refusés au point d'entrée, même les cargaisons qui satisfont aux exigences. Dans bien des cas, il serait impossible de fournir l'information exigée dans les délais prescrits avant l'arrivée.

Étiez-vous au courant de cette préoccupation?

Mme Kerr-Perrott : Oui, nous l'étions. Nous avons consulté les représentants de la CCLA afin de déterminer comment nous pourrions faire pour les aider à traverser la frontière plus rapidement lorsqu'ils ne disposent pas de toute l'information requise.

Le sénateur Moore : Est-ce qu'une cargaison en entier pourrait être refusée à l'entrée s'il manque de l'information?

Mme Kerr-Perrott : C'est possible. Comme je l'ai dit, nous devons parachever nos exigences, et nous travaillons avec les représentants de la CCLA, puisque nous savons que c'est une chose qui les préoccupe.

Le sénateur Mitchell : J'ai plusieurs petites questions. Il me semble que nous parlions de ramener les ventes en franchise au Canada lorsque je faisais partie de l'assemblée législative de l'Alberta dans les années 1990. Pourquoi est-ce si difficile de le faire?

M. Facette : Nous nous sommes nous-mêmes posé cette question. La réponse courte, c'est que je ne sais pas. Le Conseil des aéroports du Canada milite depuis longtemps en faveur de la possibilité pour les voyageurs de faire des achats à leur arrivée au pays. Nous sommes heureux de ce que le ministre des Finances a

use a risk-based assessment of persons they think are of interest to them, this bill will negate the need for them to interview the employees of duty-free stores every time they go in and out. If they see them all the time, they will know their behaviours and mannerisms. They will observe those behaviours and talk to employees only when they believe it is necessary. I wish I knew why we do not already have this.

Senator Mitchell: The question of racial profiling is always an issue. As luck would have it, just before this meeting I was talking to a Muslim person who had a serious problem. He was held up for hours, because his name, which is very common — kind of like Smith for a non-Muslim person — converges with a name on some list.

I think you used the term “people of interest.” What consideration is being given to the problem of racial profiling? What do you have in place to avoid it?

Ms. Kerr-Perrott: As far as I am aware, we do not do racial profiling within the organization.

Senator Mitchell: Do you have training and procedures on that?

Ms. Kerr-Perrott: We have targeting, and we have training on targeting. We utilize various pieces of information in doing that, but we do not do racial profiling.

Senator Mitchell: No, I am sure you would not.

There is probably an obvious answer to this question, but with regard to the pre-notice of what people want to bring across the border, anyone who is trying to smuggle something probably would not notify you. Is the advantage of this that it might catch people sending peanuts in, for example, when there is a food safety problem and they did not realize it? Would that be the kind of thing it would be useful for?

Ms. Kerr-Perrott: It could be that, but it is also to look at a lot of information. We are building data-warehouse and business-intelligence systems to enable us to look at historical information on supply chain trends. When we look at a shipment, we will be looking at it in the context of a lot of other information, which will enable us to determine whether there is a risk. It is information taken in the context of many other elements.

Senator Mitchell: Some time ago I was approached by a company that was developing a technology they felt could X-ray a truck or a train car. Is progress being made in that kind of technology, and would it be of any use?

décidé d'effectuer des consultations là-dessus. En permettant aux agents d'effectuer une évaluation des risques posés par les personnes qui sont des personnes d'intérêt à leurs yeux, le projet de loi fera en sorte qu'il ne sera plus nécessaire d'interroger les employés des boutiques hors taxes chaque fois qu'ils y entrent ou qu'ils y en sortent. S'ils les voient tout le temps, ils vont savoir comment ils se comportent et quelle est leur attitude normale. Ils vont observer ces comportements et s'adresser aux employés en question seulement lorsqu'ils jugeront que c'est nécessaire. J'aimerais bien savoir pourquoi nous n'avons pas encore mis ça en place.

Le sénateur Mitchell : La question du profilage racial se pose toujours. Par coïncidence, juste avant la séance, je discutais avec un musulman qui a eu un problème grave. Il a été retenu pendant des heures, parce que son nom, qui est très courant — un peu comme Tremblay pour un non musulman — ressemble à un nom qui figure sur certaines listes.

Je pense que vous avez utilisé l'expression « personnes d'intérêt ». Comment envisage-t-on le problème du profilage racial? Quelles sont les choses que vous avez mises en place pour l'éviter?

Mme Kerr-Perrott : Autant que je sache, nous ne faisons pas de profilage racial.

Le sénateur Mitchell : Y a-t-il une formation et des procédures à cet égard?

Mme Kerr-Perrott : Nous faisons du ciblage, et nous offrons une formation là-dessus. Nous avons recours à différents éléments d'information dans ce contexte, mais nous ne faisons pas de profilage racial.

Le sénateur Mitchell : Je suis sûr que ce n'est pas le genre de chose que vous feriez.

La réponse à ma prochaine question est probablement évidente, mais, pour ce qui est du préavis concernant ce que les gens veulent apporter ce côté-ci de la frontière, quiconque veut le faire de façon clandestine ne va probablement pas vous en aviser. Est-ce que l'avantage de cette mesure, c'est qu'elle peut vous permettre de repérer une personne qui voudrait faire entrer des arachides, par exemple, à un moment où un problème se pose par rapport à la salubrité alimentaire, ce qu'elle ne sait pas? Est-ce que c'est pour ce genre de chose que c'est utile?

Mme Kerr-Perrott : Ça peut être ça, mais ça sert aussi à pouvoir examiner beaucoup d'informations. Nous mettons au point un entrepôt de données et des systèmes de renseignements commerciaux qui nous permettent d'examiner des données passées sur les tendances relatives à la chaîne d'approvisionnement. Lorsque nous examinons une cargaison, nous le faisons dans le contexte de beaucoup d'autres renseignements, ce qui nous permet de déterminer s'il y a un risque. Il s'agit d'informations examinées dans le contexte de beaucoup d'autres éléments.

Le sénateur Mitchell : Il y a un certain temps, des représentants d'une entreprise m'ont présenté un outil technologique qu'ils étaient en train de mettre au point et qui, selon eux, permettrait de faire une radiographie d'un camion ou d'un wagon. Y a-t-il des progrès dans ce domaine? Est-ce que ce genre d'outil technologique pourrait être utile?

Ms. Kerr-Perrott: We do currently use X-ray technology at our marine ports and other ports of entry.

Senator Mitchell: There is probably an obvious answer to this question, too. With regard to this pre-notice of what is being brought in, does a company like FedEx actually know everything that is in every parcel? Are they dealt with differently?

Ms. Kerr-Perrott: I am sure FedEx does not know everything in every parcel, although I think there is some indication of what is in a parcel. CBSA officers work at those sites as well and look at the packages.

The Chair: Is the X-ray equipment you are referring to VACIS equipment?

Ms. Kerr-Perrott: Yes.

The Chair: Have you made any progress on mail and cargo? As mail is not inspected going onto aircraft, how do you inspect it coming off?

Ms. Kerr-Perrott: I cannot tell you that. I will have to get back to you.

The Chair: Please answer the same question with respect to cargo.

Ms. Kerr-Perrott: Yes. I am sorry. Could you repeat the question about cargo coming off planes?

The Chair: Currently there is no equipment available to inspect cargo going onto aircraft. There is a federal government study underway to do that in order to ensure that it is safe. My question was how do you inspect cargo coming off an aircraft entering the country, since we have difficulty inspecting it going on. My other question was about mail, which is not currently inspected going onto aircraft. How do you inspect mail when it is coming off aircraft?

Just by chance, I spent four hours at Toronto Pearson International Airport yesterday. I would like to return to the question of what areas will be designated.

Mr. Facette, you talked about Prince Edward Island. Let us talk about Pearson airport. When you go down, as I did yesterday, into the cargo area where planes are unloaded and look at the belts, the belts going to customs are no farther apart from the belts going domestically than you and I are. Likewise, we have an overlap that is perhaps the length of this room where domestic and foreign baggage is travelling. This question is open to any member of the panel: How would the area be designated as to which would be the customs area?

Mme Kerr-Perrott : Nous utilisons déjà des appareils de radiographie dans nos ports et à d'autres points d'entrée.

Le sénateur Mitchell : La réponse à la prochaine question aussi est probablement évidente. Pour ce qui est du préavis concernant ce qu'on fait entrer au pays, est-ce qu'une société comme FedEx connaît exactement le contenu de chacun des colis qu'elle transporte? Les colis sont-ils traités différemment?

Mme Kerr-Perrott : Je suis sûre que les gens de FedEx ne savent pas quel est le contenu de chacun des colis qu'ils transportent, quoique ces colis portent certaines indications quant à leur contenu, je pense. Les agents de l'ASFC sont aussi présents sur ces sites, et ils examinent les colis.

Le président : Est-ce que les appareils à rayon X dont vous parlez sont des appareils VACIS?

Mme Kerr-Perrott : Oui.

Le président : Avez-vous fait des progrès au chapitre du courrier et du fret? Comme le courrier n'est pas inspecté au moment du chargement dans un avion, l'inspectez-vous au moment où il est déchargé?

Mme Kerr-Perrott : Je n'ai pas la réponse à cette question. Je vais devoir vérifier avant de pouvoir vous répondre.

Le président : Veuillez répondre à la même question en ce qui concerne le fret.

Mme Kerr-Perrott : Oui. Excusez-moi. Pouvez-vous répéter la question au sujet du fret déchargé des avions?

Le président : Pour l'instant, il n'y a pas d'appareil pour inspecter le fret chargé dans un avion. Le gouvernement fédéral est en train de faire une étude à cet égard pour qu'on puisse s'assurer que tout est sécuritaire. Ma question était la suivante : comment vous y prenez-vous pour inspecter le fret déchargé d'un avion qui arrive au pays, puisque nous avons de la difficulté à inspecter le fret au moment du chargement. Mon autre question portait sur le courrier, qui, en ce moment, n'est pas inspecté au moment où il est chargé dans les avions. Quelle est votre méthode d'inspection du courrier qui est déchargé des avions?

Par pure coïncidence, j'ai passé quatre heures à l'aéroport international Pearson de Toronto hier. J'aimerais revenir à la question des zones qui vont être désignées.

Monsieur Facette, vous avez parlé de l'Île-du-Prince-Édouard. Parlons de l'aéroport Pearson. Si vous vous rendez, comme je l'ai fait hier, dans l'aire de déchargement du fret, et si vous jetez un coup d'œil sur les convoyeurs, vous allez constater qu'ils ne sont pas plus loin des convoyeurs qui servent à transporter les bagages des gens qui voyagent au pays que vous ne l'êtes de moi en ce moment. De même, les bagages des gens qui voyagent au pays et des voyageurs étrangers passent par le même endroit sur une distance qui est peut-être équivalente à la largeur de la pièce où nous nous trouvons. Ma question s'adresse à l'un ou l'autre des témoins : comment va-t-on s'y prendre pour déterminer quelle zone sera désignée zone de douane?

Mr. Facette: I can only imagine, Mr. Chair, that that would be settled when the regulations get drafted and get applied airport by airport.

We have an expression: If you have been to one airport, you have been to one airport. Pearson handles 31 million passengers. Other airports do not handle nearly as many passengers. The complexities at larger airports will be so much greater than at smaller ones. When it comes time to apply regulations at different airports, the CBSA will have to sit down with the airport authority in question and see how those regulations can best be adhered to at that particular facility.

It is a little difficult at this time to detail exactly how situations that you described would be dealt with (a) without the regulations in front of us, and (b) without taking the time to walk through it.

I caution anyone trying to think too far ahead. Facilitation of cargo and passengers at an airport can be a complex exercise, and one where even some experts sometimes have to double their efforts and reread the regulations over again to ensure they get it right. Sometimes, sir, the situations you are talking about would have to be dealt with between the airport authority and the CBSA to see how best those regulations can be enforced and dealt with in a particular situation.

The Chair: In much of this legislation, when you talk about people you are talking about baggage handlers, because they are the people moving the baggage in these areas.

Mr. Facette: Yes.

The Chair: You are talking about people who are under a great deal of pressure to move bags at high speed if they are going to get their plane away. How long do you expect it will take, assuming this legislation is passed, before regulations are in place so that the legislation can be put into effect?

Mr. Facette: I cannot answer that, senator. I do not know.

The Chair: Are we looking at years?

Mr. Facette: There is a process for putting new regulations in place in *Canada Gazette*, as you know, senator. It takes some time. Years, I do not know; months, more likely.

The Chair: Perhaps we could move to fixed-base operations, general aviation. I spent a couple of hours wandering around the fixed-base area of Pearson yesterday. There is no customs facility there at Pearson. Customs gets phoned and officers come over in a car. I presume you are familiar with Pearson.

Mr. Facette: Yes.

The Chair: How would you deal with the fixed-base area around Derry Road, for example?

M. Facette : Tout ce que je peux vous dire, monsieur le président, c'est que je pense que cette question va être réglée au moment où le règlement sera établi et appliqué dans chacun des aéroports.

L'expression que nous utilisons, c'est : quand on a vu un aéroport, on n'en a vu qu'un. À Pearson, il y a 31 millions de passagers par année. Les autres aéroports sont loin d'être aussi fréquentés. Les choses vont être beaucoup plus complexes dans les grands aéroports que dans les petits. Lorsque viendra le temps d'appliquer le règlement aux différents aéroports, l'ASFC devra discuter avec les autorités de ces aéroports et voir quelle est la meilleure façon d'appliquer le règlement dans chacun des cas.

C'est difficile pour l'instant d'expliquer en détail ce qu'on fera dans les situations que vous avez décrites, premièrement, sans avoir le règlement devant nous, et, deuxièmement sans prendre le temps d'examiner ce règlement.

Je mets en garde quiconque essaie d'envisager des choses trop à l'avance. Faciliter le passage du fret et des voyageurs dans un aéroport peut être un exercice complexe, et pour lequel même les spécialistes ont parfois à redoubler d'efforts et à relire le règlement pour s'assurer de bien le comprendre. Dans certains cas, monsieur, les situations dont vous parlez devraient être réglées conjointement par les autorités aéroportuaires et l'ASFC, afin que l'on puisse déterminer la meilleure façon d'appliquer le règlement et de composer avec celui-ci dans une situation donnée.

Le président : Dans le cadre du projet de loi, lorsque vous parlez de personnes, c'est souvent des bagagistes, parce que ce sont ces gens qui déplacent les bagages dans les zones en question.

M. Facette : Oui.

Le président : Vous parlez de gens qui subissent beaucoup de pressions et qui doivent déplacer les bagages rapidement pour que les avions puissent partir. Selon vous, combien faudra-t-il de temps, si le projet de loi est adopté, avant que le règlement soit en place, de façon à ce que la loi puisse être appliquée?

M. Facette : Je ne peux pas répondre à cette question, sénateur. Je ne connais pas la réponse.

Le président : Des années?

M. Facette : Comme vous le savez, sénateur, le processus de mise en place d'un nouveau règlement suppose la publication de ce règlement dans la *Gazette du Canada*. Ça prend un certain temps. Je doute que ça prenne des années; ce sera probablement plutôt une question de mois.

Le président : Nous pourrions peut-être parler des services commerciaux, de l'aviation générale. J'ai passé deux ou trois heures hier à me promener autour de la zone réservée aux services commerciaux de l'aéroport Pearson. Il n'y a pas de poste de douane à cet endroit. On téléphone aux douanes, et les agents viennent en voiture. Je présume que vous connaissez bien l'aéroport Pearson.

M. Facette : Oui.

Le président : Que feriez-vous pour ce qui est de la zone des services commerciaux autour de Derry Road, par exemple?

Mr. Facette: The regulations will be what they are. The airports across Canada, Pearson included, will have to adhere to them. When it comes time to accept international traffic, be it general aviation traffic or otherwise, if a customs officer chooses to declare an area to be a customs controlled area, he or she will do so based on advance information. He or she will apply it in the same way, I would imagine, that he or she would apply it in Charlottetown, where you have what we call swing gates, a domestic gate that gets transferred into an international gate. It gets dealt with, closed off, handled in that manner.

For fixed-based operations, or FBOs, as we call them, I can imagine that those kinds of things, and their applicability at the various FBOs across Canada, would have to be thought through with the CBSA.

The Chair: The FBOs do not have any security. Nobody gets searched at FBOs when they are getting on planes. There is no Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, there; you just walk on a plane. Are you saying you will put in place some form of security for people getting off planes?

Mr. Facette: I am saying, Mr. Chair, that under Bill S-2, we are talking about passengers arriving into Canada and about general aviation arriving into an area. If the agency feels it has a person or persons of interest on a general aviation aircraft, those regulations will be applied perhaps in the same manner they would be applied at a smaller facility, be it Charlottetown, Moncton or anywhere else.

The Chair: So that people know they are in one of these areas, would you, Ms. Kerr-Perrott, anticipate that there would be an area painted on the ground, say blue stripes or some sort of signal to show people that they are in the customs area? How would an individual know when they are entering the area and when they are leaving the area?

Ms. Kerr-Perrott: It has yet to be determined specifically how an individual would know that he or she is in a customs controlled area. Those elements are being worked on. It would be marked and the individual would be aware.

The Chair: Can you give us any guidance as to how long it will take to work through the airport system? Will the project be phased in so that as the challenges of a particular airport are addressed, the law then becomes effective there and then the law rolls out, or will it all go forward at once? How long do you anticipate it might be?

Ms. Kerr-Perrott: We are expecting that it will take us a period of time to work out all of the things that you have mentioned — the communications, the designation of space for the customs controlled area and what that would look like. At the same time, we are preparing the regulations and we think that the first customs controlled area would be put in place in the summer of 2011.

M. Facette : Le règlement sera le règlement. Tous les aéroports du Canada, celui de Pearson compris, devront le respecter. Lorsque viendra le temps de recevoir un avion en provenance de l'étranger, que ça relève de l'aviation générale ou d'autres choses, si un agent des douanes décide de déclarer un secteur zone de contrôle des douanes, il le fera en fonction d'informations reçues à l'avance. Il va appliquer le règlement de la même façon, j'imagine, qu'il le ferait à Charlottetown, où il y a une porte qui sert à la fois aux vols nationaux et aux vols internationaux. On s'occupe de la situation et on boucle la zone de la même façon.

Pour ce qui est des services commerciaux, j'imagine que ce genre de choses et l'application aux différents services commerciaux d'un peu partout au Canada devraient être déterminés conjointement avec l'ASFC.

Le président : Il n'y a aucune mesure de sécurité en ce qui concerne les services commerciaux. Personne ne fait l'objet d'une fouille au moment de l'embarquement dans les services commerciaux. Il n'y a personne de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien ou ACST; on monte à bord et c'est tout. Êtes-vous en train de dire que vous allez mettre en place une quelconque forme de contrôle de sécurité pour les gens qui descendent d'avions?

M. Facette : Ce que je dis, monsieur le président, c'est que, dans le projet de loi S-2, nous parlons des passagers qui arrivent au Canada et de l'aviation en général à l'arrivée dans une zone. S'il y a une ou plusieurs personnes d'intérêt pour l'agence à bord d'un aéronef d'aviation générale, le règlement s'appliquera peut-être de la même façon qu'à un aéroport de plus petite taille, que ce soit l'aéroport de Charlottetown, celui de Moncton ou un autre.

Le président : Pour que les gens sachent qu'ils se trouvent dans l'une de ces zones, vous attendez-vous, madame Kerr-Perrott, à ce que la zone soit délimitée par des lignes peintes sur le sol, disons des lignes bleues ou à ce qu'il y ait une indication pour que les gens sachent qu'ils se trouvent dans une zone de douane? Comment les gens sauront-ils qu'ils entrent dans la zone et qu'ils en sortent?

Mme Kerr-Perrot : On n'a pas encore déterminé précisément comment les gens seront avisés lorsqu'ils se trouvent dans une zone de contrôle des douanes. Ce sont des éléments auxquels on est en train de travailler. Les zones porteront une indication, et les gens seront avisés.

Le président : Pouvez-vous nous donner une idée du temps qu'il va falloir pour prendre les mesures en question dans l'ensemble du réseau des aéroports? Est-ce que les projets vont se faire l'un après l'autre de façon à ce que les problèmes touchant un aéroport donné puissent être réglés avant que la loi n'entre en vigueur à cet endroit puis soit appliquée, ou est-ce que tout va se passer en même temps? Selon vous, combien de temps faudra-t-il?

Mme Kerr-Perrot : Nous prévoyons qu'il va nous falloir un certain temps pour définir toutes les choses dont vous avez parlé — les moyens de communication, la désignation des zones de contrôle des douanes et l'aspect qu'elles auront. En même temps, nous sommes en train de rédiger le règlement, et nous prévoyons la mise en place de la première zone de contrôle des douanes pour l'été 2011.

The Chair: Earlier, in response to a question about NEXUS and FAST, you said it facilitates travel. It certainly does. I have a NEXUS card and it facilitates travel a great deal. Having said that, I have spent a lot of time talking to customs officers. The general view they hold is that the NEXUS card is a licence to smuggle. They say we are not auditing people going through the NEXUS or FAST process sufficiently and that supervisors, whenever they have to make economies or when lines seem to get too long, stop the random selection or the every twelfth person or whatever the number is that people will be checked when they go through NEXUS. Do you have a comment on that?

Ms. Kerr-Perrott: I do not.

The Chair: Have you ever heard a customs officer suggest what I have just said?

Ms. Kerr-Perrott: I have not heard a customs officer say that, no.

The Chair: I can assure you that members of this committee have.

Senator Tkachuk: I have not.

The Chair: You may not, but you have not visited any ports where other members have.

Senator Tkachuk: How do you know where I have visited?

The Chair: I know who has gone with the committee.

Senator Tkachuk: I am just telling you, I have not. I would like to know which others have. Two.

[Translation]

Senator Nolin: I can wait for the second round, Mr. Chair, but your questions and especially Mr. Facette's answers have raised a lot of concerns.

[English]

Mr. Facette, you say in your introductory statement you are a strong supporter of the proposed legislation. I wonder why. Do you know why? I am concerned by your answers. You cannot tell us the regulation will solve everything. Our job is to adopt that, and to enable regulation, we need to adopt that.

[Translation]

In Canada we have a Charter of Rights that protects us from unreasonable searches. I will ask Mr. Baggaley what he thinks about that later.

The airport will become a controlled area. I know them; they will wonder why they should stop at the baggage carousel. They will want to search someone all the way to the parking lot. What will prevent them from doing that?

Le président : Tout à l'heure, en réponse à une question concernant les programmes NEXUS et EXPRES, vous avez dit que ces programmes facilitent les déplacements. C'est vrai. J'ai une carte NEXUS, et ça facilite beaucoup les déplacements. Cela dit, j'ai passé beaucoup de temps à discuter avec des agents des douanes. De façon générale, ils sont d'avis que la carte NEXUS, c'est un permis de contrebande. Ils disent que nous ne faisons pas de vérification suffisante auprès des gens qui passent par le processus NEXUS ou EXPRES et que les superviseurs, lorsqu'ils doivent faire des économies ou lorsque les files semblent trop longues, arrêtent les contrôles faits au hasard ou d'une personne sur 12 ou peu importe le nombre de personnes qui sont contrôlées lorsqu'elles passent par le processus NEXUS. Avez-vous quelque chose à dire là-dessus?

Mme Kerr-Perrot : Non.

Le président : Avez-vous déjà entendu un agent des douanes dire ce que je viens de dire?

Mme Kerr-Perrot : Je n'ai jamais entendu un agent des douanes dire ça, non.

Le président : Je peux vous assurer que des membres du comité ont déjà entendu des agents des douanes le dire.

Le sénateur Tkachuk : Pas moi.

Le président : Peut-être pas vous, mais, contrairement aux autres, vous n'avez visité aucun port.

Le sénateur Tkachuk : Comment pouvez-vous savoir quels endroits j'ai visités?

Le président : Je sais qui est allé en visite avec le reste du comité.

Le sénateur Tkachuk : Je vous dis simplement que je n'ai pas entendu d'agents des douanes tenir ces propos. J'aimerais savoir qui a entendu ça. Deux personnes.

[Français]

Le sénateur Nolin : Je peux attendre le deuxième tour, monsieur le président, mais vos questions et surtout les réponses de M. Facette ont soulevé beaucoup de préoccupations.

[Traduction]

Monsieur Facette, vous avez dit dans votre déclaration préliminaire que vous êtes tout à fait en faveur du projet de loi. Je me demande pourquoi. Savez-vous pourquoi? Vos réponses me préoccupent. Vous ne pouvez pas nous dire que le règlement va régler tous les problèmes. Notre tâche, c'est d'adopter le projet de loi, et, pour permettre la mise en place du règlement, il faut que nous adoptions le projet de loi.

[Français]

Au Canada, nous avons une charte des droits qui protège contre les fouilles abusives. Je demanderai plus tard à M. Baggaley ce qu'il pense de tout cela.

L'aéroport deviendra une zone de contrôle. Je les connais, ils vont se demander pourquoi s'arrêter à la sortie du carousel des bagages. Ils voudront fouiller quelqu'un jusque dans le stationnement. Qu'est-ce qui les empêchera de le faire?

[English]

Why are you strongly supporting that?

Mr. Facette: We believe, as I said in my remarks, senator, that it will allow the agents to do their jobs better using a risk-based approach within defined areas. I believe you have correctly identified the importance of defining those areas and the ability to balance that with respecting the rights of individual Canadian citizens.

Senator Nolin: Are you going to ask the Governor-in-Council to balance that alone in the privacy of the cabinet? The right place is right here.

Mr. Facette: I have no disagreement with that whatsoever. In an airport today, there are clear demarcations where the areas are customs controlled areas, where there are international areas and where there are domestic areas. The customs officers do not have the authority to run after people once they leave an area, as a peace officer would have authority in an airport. If you look right here in Ottawa, at the transborder international area arrivals, there is a sign for waiting visitors that is quite legible in both official languages that says it is a customs controlled area. It is key to focus on customs controlled areas being defined, that there are defined customs controlled areas today, and that the entire airport will not be zoned a customs controlled area that will infringe upon the rights of Canadian citizens.

Senator Nolin: What will prevent that?

Mr. Facette: The law today prevents it, sir. There are demarcations today. We are talking about taking an existing piece of legislation and an existing area and being able to say that we need to do this and here is why. They will not have carte blanche. They will have to have reasonable cause to proceed forward.

[Translation]

Senator Nolin: I believe that the present act favours a reduced controlled area. There is a check at the entrance to the area, a visual check between the officer and a traveller. Then there is a meeting with an officer at the exit. That is where they send someone to be searched.

So that favours a smaller area, does it not? What we are being asked to adopt favours a larger area.

[English]

Mr. Facette: You are correct to point out that a two-step process today exists to protect Canadian citizens. We at the Canadian Airports Council do not see that changing. This allows officers to do their jobs in the zones a little bit better and more efficiently.

Senator Nolin: Mr. Baggaley, what do you think about that?

[Traduction]

Pourquoi appuyez-vous fortement le projet de loi?

M. Facette : Nous pensons, comme je l'ai dit dans mon exposé, sénateur, que le fait de pouvoir adopter une approche fondée sur le risque dans des zones définies va permettre aux agents de mieux faire leur travail. Je pense que vous avez raison d'insister sur l'importance de bien définir ces zones et de la possibilité de trouver un équilibre avec le respect des droits des citoyens canadiens.

Le sénateur Nolin : Allez-vous demander à la gouverneure en conseil de déterminer où se trouve cet équilibre seule, au cabinet, à l'abri des regards? C'est ici qu'il convient de le faire.

M. Facette : Je ne suis absolument pas en désaccord avec vous là-dessus. Dans les aéroports, à l'heure actuelle, les zones de contrôle des douanes sont clairement démarquées, comme les zones des vols internationaux et celles des vols nationaux. Les agents des douanes ne peuvent pas courir après les gens une fois qu'ils ont quitté une zone, comme un agent de la paix pourrait le faire dans un aéroport. Si l'on prend l'exemple de l'aéroport qui se trouve ici, à Ottawa, à l'entrée de la zone d'arrivée des vols transfrontaliers internationaux, il y a un panneau qui indique très clairement aux visiteurs, dans les deux langues officielles, qu'il s'agit d'une zone de contrôle des douanes. Il est important d'insister sur le fait que les zones de contrôle des douanes sont définies, qu'il existe déjà des zones de contrôle des douanes et que la zone de contrôle des douanes ne va pas englober tout l'aéroport, ce qui constituerait une infraction aux droits des citoyens canadiens.

Le sénateur Nolin : Qu'est-ce qui va empêcher que ça se produise?

M. Facette : Les lois en vigueur l'empêchent, monsieur. Il y a déjà des démarcations. Nous parlons d'une loi qui existe déjà et d'une zone qui existe déjà et de la possibilité de dire qu'il faut faire telle et telle chose pour telle et telle raison. Les agents ne vont pas avoir carte blanche. Il va falloir qu'ils aient un motif raisonnable pour procéder.

[Français]

Le sénateur Nolin : Je pense que la loi actuelle favorise une zone de contrôle réduite. Il y a une vérification à l'entrée de la zone, une vérification *de visu* entre un agent et un voyageur. Ensuite, il y a une rencontre avec un agent à la sortie. C'est à ce moment-là qu'on envoie quelqu'un à la fouille.

Donc, cela favorise le rétrécissement de la zone, n'est-ce pas? Ce qu'on nous demande d'adopter favorise l'élargissement de la zone.

[Traduction]

M. Facette : Vous avez raison : il y a un processus qui comporte deux étapes et qui protège les citoyens canadiens. Au Conseil des aéroports du Canada, nous n'envisageons pas de changement à cet égard. Le projet de loi vise à permettre aux agents de faire leur travail à l'intérieur des zones un peu mieux et de façon plus efficace.

Le sénateur Nolin : Monsieur Baggaley, qu'en pensez-vous?

Mr. Baggaley: You referred to the issue of regulations, and quite often the substance of legislation ends up being in the regulations.

The best example of that from our perspective is the no-fly program, the passenger-protect program. That is authorized by the Public Safety Act. If you look at the Public Safety Act, you cannot see any reference in the act to a no-fly or passenger-protect program, as it is called. That was subsequently introduced based on the Governor-in-Council's ability to make regulations.

I would like to think, and certainly hope, that the issue of what gets designated as a customs controlled area would be looked at very carefully. We look at regulations when they are proposed. The possibility of greatly enlarging the customs controlled area in order to facilitate searches would trouble us and I hope would trouble Canadians, and it potentially raises significant Charter concerns.

Senator Nolin: Time will tell.

The Chair: Just to finish up on this subject, when goods are crossing the border by train they are not inspected at the border. They carry on to their point of destination, and then CBSA carries out selective audits when it chooses to determine whether or not goods have been smuggled. There is no designated area. CBSA simply shows up wherever it wants to, conducts an audit and then enforces the law. Why do you need to have this when you already have the powers to go wherever you want and conduct an audit for anyone who has shipped goods across the border?

Ms. Kerr-Perrott: Are you asking why we need to have customs controlled areas?

The Chair: When something comes across on a train, the train is not stopped; there is no one at the border who wants to go through the train looking in each car and examining all of the goods. The train goes through to its destination and is unloaded, and then the CBSA, at its sole discretion, goes to the recipients of the goods and conducts an audit after the fact, sometimes many days later, to determine whether the goods were dutiable or legal into the country. There is no customs area at all; they simply go and enforce the law. You know that is the case. Therefore, why do you need an expanded area here?

Ms. Kerr-Perrott: Customs controlled areas are within the current legislation, only CBSA officers are restricted to exit points and deal with people and goods accompanying people.

I want to clarify that when we look at areas that were designated as customs controlled areas, we are looking at perimeters of these areas that would be based on the element of

M. Baggaley : Vous avez parlé du règlement, et, dans bien des cas, l'essentiel d'une loi finit par se retrouver dans le règlement.

Le meilleur exemple, de notre point de vue, c'est le programme des interdictions de vol, le programme de protection des passagers. C'est la Loi sur la sécurité publique qui a permis la mise en place de ces programmes. Si vous examinez le texte de cette loi, vous n'y trouverez aucune mention d'un programme d'interdiction de vol ou de protection des passagers, comme on les appelle. Ce sont des programmes qui ont été créés par la suite grâce à la capacité de la gouverneure en conseil de prendre des règlements.

J'aimerais pouvoir penser — et j'espère, c'est sûr — que la question des secteurs qui vont être désignés comme étant des zones de contrôle des douanes va être examinée très attentivement. Pour notre part, nous examinons les règlements lorsqu'ils sont proposés. La possibilité qu'on agrandisse considérablement les zones de contrôle des douanes pour faciliter les fouilles nous dérangerait, et j'espère que ça dérangerait les Canadiens, et c'est quelque chose qui pourrait soulever d'importantes préoccupations touchant la Charte.

Le sénateur Nolin : Le temps nous le dira.

Le président : Simplement pour terminer là-dessus, lorsque les marchandises traversent la frontière en train, il n'y a pas d'inspection. Elles arrivent à destination, puis l'ASFC effectue des vérifications dans certains cas, lorsqu'elle décide de déterminer si des marchandises ont été passées clandestinement à la frontière. Il n'y a pas de zone désignée. Les agents de l'ASFC se présentent tout simplement où ils veulent, effectuent une vérification puis appliquent la loi. Pourquoi avez-vous besoin des mesures en question, si vous avez déjà le pouvoir d'aller où vous voulez et de faire une vérification auprès de quiconque a fait passer des marchandises de ce côté-ci de la frontière?

Mme Kerr-Perrott : Est-ce que vous nous demandez pourquoi nous avons besoin des zones de contrôle des douanes?

Le président : Lorsque les marchandises traversent la frontière en train, on n'arrête pas le train; il n'y a personne à la frontière pour fouiller chacun des wagons du train et examiner toutes les marchandises. Le train se rend à destination, et il est déchargé, puis l'ASFC, de son propre chef, effectue une vérification auprès du destinataire après coup, de nombreux jours plus tard, pour déterminer si les marchandises étaient passibles de droits ou si leur entrée au pays était légale. Il n'y a aucune zone de douane; les agents de l'ASFC ne font que se rendre sur place et appliquer la loi. Vous savez que c'est ainsi que ça se passe. Par conséquent, en quoi avez-vous besoin de zones plus grandes dans le cas qui nous intéresse?

Mme Kerr-Perrott : La loi actuelle prévoit des zones de contrôle des douanes, mais les agents de l'ASFC ne peuvent intervenir qu'aux points de sortie et auprès des personnes et des gens qui voyagent avec les marchandises seulement.

Je tiens à préciser que, lorsque nous nous penchons sur la question des zones qui ont été désignées zones de contrôle des douanes, nous envisageons des périmètres à l'intérieur de ces

proximity of goods and people engaged in international movement. There is a relationship between custom controlled areas and people and goods related to international movement.

The Chair: I did not hear an answer to my question. Perhaps I missed it.

Ms. Kerr-Perrott: This proposed legislation deals with customs controlled areas and people and goods from an international travel perspective. I could refer your question to my colleagues, if you would like further response to the rail example that you gave.

The Chair: If your colleagues are present, I would be happy to have them come forward.

Ms. Kerr-Perrott: Ms. Xavier is very familiar with customs controlled areas and is working on that particular component.

The Chair: Welcome to the committee.

The question was if goods crossing by rail are dealt with in a subsequent audit at a later date, why is it necessary to expand the controlled areas at an airport. Why could you not carry out the same function as you do with goods coming across by rail?

Caroline Xavier, Director General, Policy and Program Development Directorate, Canada Border Services Agency: As a point of clarification, the audits you are talking about that occur are called verification audits, and they occur after the fact, as you have identified, with relation to administrative actions.

For example, when our admissibility branch staff perform a verification audit, they will go after the fact to where goods have been received and determine whether or not what was said to have been received is exactly what was received. Those verification audits occur regardless of what happens at a port of entry. That is part of our mandate and within our authority to do.

As Ms. Kerr-Perrott highlighted, the designation of customs controlled areas will happen as regulations are put in place. Those areas will be very well designated and outlined with signage.

Individuals who enter a customs controlled area will know they are in a customs controlled area. We will not deem them to be just anywhere, as Ms. Kerr-Perrott pointed out; they will be in close proximity to where there is commingling, if you will, of domestic travellers, international travellers and workers within an airport area.

One area we might deem to be a customs controlled area might be a tarmac, as per the examples given earlier, where you have baggage handlers. We will clearly identify with signage or blue lines, as was mentioned, in order to designate an area as a customs controlled area.

zones qui seraient fondés sur l'élément de proximité des marchandises et des personnes en déplacement international. Il y a une relation entre les zones de contrôle des douanes et le mouvement international des personnes et des marchandises.

Le président : Je n'ai pas entendu de réponse à ma question. Je l'ai peut-être ratée.

Mme Kerr-Perrott : Le projet de loi porte sur les zones de contrôle des douanes et vise les personnes et les marchandises du point de vue des déplacements internationaux. Je peux renvoyer votre question à mes collègues, si vous aimeriez avoir une réponse plus approfondie par rapport à l'exemple du transport ferroviaire que vous avez cité.

Le président : Si vos collègues sont ici, j'aimerais bien qu'ils s'expriment.

Mme Kerr-Perrott : Mme Xavier connaît très bien la raison des zones de contrôle des douanes, et elle travaille sur cet élément en particulier.

Le président : Bienvenue à la séance du comité.

La question était la suivante : si les marchandises qui traversent la frontière en train font l'objet d'une vérification postérieure à leur passage à la frontière, pourquoi est-il nécessaire d'étendre les zones de contrôle dans les aéroports? Pourquoi ne pourriez-vous exécuter la même fonction que dans le cas des marchandises qui traversent la frontière en train?

Caroline Xavier, directrice générale, Direction de l'élaboration des politiques et des programmes, Agence des services frontaliers du Canada : À titre de précision, les vérifications dont vous parlez ont lieu après coup, comme vous l'avez dit, et sont liées à des mesures administratives.

Lorsque le personnel de la direction générale de l'admissibilité effectue une vérification, par exemple, il se rend après coup sur le lieu de destination des marchandises pour déterminer si ce qui a été reçu correspond à ce qui a été déclaré. Ces vérifications ont lieu peu importe ce qui se passe au point d'entrée. Ça fait partie de notre mandat, et c'est quelque chose que nous avons le pouvoir de faire.

Comme Mme Kerr-Perrott l'a souligné, la désignation des zones de contrôle des douanes va avoir lieu avec la mise en place du règlement. Ces zones vont être très bien désignées et signalées.

Les personnes qui vont entrer dans une zone de contrôle des douanes vont savoir qu'elles y entrent. Nous n'allons pas déterminer arbitrairement où vont se trouver ces zones, comme Mme Kerr-Perrott l'a souligné; elles vont être près des endroits où les personnes qui voyagent au pays, celles qui voyagent à l'étranger et les travailleurs se mélangent, si vous voulez.

L'un des secteurs que nous pourrions déclarer zone de contrôle des douanes, c'est l'aire de trafic, comme dans les exemples qui ont été donnés tout à l'heure, où travaillent les bagagistes. Nous allons indiquer très clairement la zone concernée avec des panneaux ou des lignes bleues, comme on l'a dit, lorsqu'il s'agira de désigner un secteur comme étant une zone de contrôle des douanes.

The plan is not that we are augmenting the areas or designations per se; a consultation will be completed with the airport council and the airport authorities to determine where it is best to place a customs controlled area depending on where we find the threats exist in that airport.

The Chair: You have covered a great deal of ground. At the Pearson airport, for example, there is commingling already; domestic and foreign goods are in exactly the same area. Perhaps a blue line will help, but the people who catch the smugglers say it is easy to move across from one side of the room to the other.

Ms. Xavier: That is correct.

The Chair: You did not answer the question about the utility of post-audit. CBSA has the authority to do the audit at the recipient's place of business or place of residence any time it feels like it.

Ms. Xavier: That is not the same authority as being able to stop a traveller at the port of entry. Currently, when rail comes to a border, we have the ability to do an inspection at that point in time. Trains are stopped and inspections with respect to their identification are completed.

The Chair: An inspection of personnel is completed, but not of freight?

Ms. Xavier: That is correct. However, having said that, this is an area we want to improve overall in terms of how we address cargo coming in that is not inspected, whether by air, rail or any other mode of travel.

With regard to an audit and the ability to look at a traveller or the cargo accompanying that traveller at a port of entry, it is a separate type of authority than that of a post-verification audit.

Senator Zimmer: Ms. Kerr-Perrott, what is the current state of cooperation between the various government associations, including yourself, the RCMP, Transport Canada, CATSA and others, within our Canadian airports? Is the work being done by all of these associations creating synergies, or are they butting heads?

Ms. Kerr-Perrott: We are working very closely with the departments and agencies that you have just listed. We have ongoing consultation with them, and we are working closely with them.

Senator Zimmer: Thank you. Amendments to Bill S-2 are intended to improve security and efficiency, but a major role within efficiency is customer awareness. Therefore, I ask, what communication tools will be implemented in order to create consumer awareness and understanding?

Le plan n'est pas d'étendre les zones proprement dites; les consultations auprès du conseil de l'aéroport concerné et des autorités aéroportuaires vont être menées à bien, afin que l'on puisse déterminer le lieu qui convient le mieux pour la désignation d'une zone de contrôle des douanes, en fonction de l'endroit où nous découvrons des menaces dans cet aéroport.

Le président : Vous avez parlé de beaucoup de choses. À l'aéroport Pearson, par exemple, il y a déjà ce mélange dont vous parlez, c'est-à-dire que les marchandises provenant du pays et de l'étranger se trouvent exactement au même endroit. Ça va peut-être aider d'avoir une ligne bleue, mais les gens qui arrêtent les contrebandiers disent que c'est facile de passer d'un côté de la salle à l'autre.

Mme Xavier : C'est exact.

Le président : Vous n'avez pas répondu à la question au sujet de l'utilité de la vérification postérieure. L'ASFC a le pouvoir d'effectuer une vérification sur le lieu d'affaires ou le lieu de résidence du destinataire quand bon lui semble.

Mme Xavier : Ce n'est pas la même chose que le pouvoir d'arrêter un voyageur à un point d'entrée. À l'heure actuelle, lorsqu'un train arrive à la frontière, nous pouvons effectuer une inspection à ce moment-là. Les trains sont arrêtés, et nous procédons à une inspection d'identification.

Le président : Vous faites une inspection auprès du personnel, mais pas d'inspection des marchandises?

Mme Xavier : C'est exact. Cela dit, cependant, il s'agit de quelque chose que nous voulons améliorer dans l'ensemble, la question des marchandises qui ne sont pas inspectées à leur entrée, que ce soit par avion, par train ou par un autre moyen de transport.

En ce qui concerne les vérifications et la capacité d'interroger un voyageur et d'examiner les marchandises qu'il apporte avec lui à un point d'entrée, c'est un autre genre de pouvoir que celui de procéder à une vérification postérieure.

Le sénateur Zimmer : Madame Kerr-Perrott, quelle est la situation actuelle en ce qui concerne la collaboration entre les différentes associations gouvernementales, dont votre organisation, la GRC, Transports Canada, l'ACSTA dans les aéroports du Canada? Est-ce que le travail fait par toutes ces associations crée des synergies, ou est-ce que les organisations s'affrontent?

Mme Kerr-Perrott : Nous travaillons en collaboration très étroite avec les ministères et les organismes que vous venez de nommer. Nous sommes en consultation permanente avec ceux-ci, et nous travaillons en étroite collaboration.

Le sénateur Zimmer : Merci. Les amendements au projet de loi S-2 visent à accroître la sécurité et l'efficacité, mais un élément important, pour ce qui est de l'efficacité, c'est la sensibilisation des consommateurs. Je vous pose donc une question : quels outils de communication vont être mis en œuvre pour sensibiliser les consommateurs et les aider à comprendre les mesures qui seront prises?

Ms. Kerr-Perrott: We are looking at that now, both with the customs controlled area initiative and changes and with the eManifest. We have a website we update with the information. We also have, as I mentioned, our consultative committees that we will deal with closely. We are also looking at communication as a subgroup of those committees. We recognize it is something we have to look at closely and ensure we manage appropriately.

Senator Zimmer: You are all working together?

Ms. Kerr-Perrott: We are working together.

Senator Moore: In Ms. Kerr-Perrott's report, your remarks and that of Mr. Facette, you say that this bill will help us facilitate the movement of legitimate trade and that we see this as an extension to improve security and an improvement in service efficiency.

I expect, at least I am not hearing otherwise, that we will still have the same arrival process we have today. I hear that we will now have an expanded possibility of search, and I am concerned about the Charter aspect of that. I do not know what a non-intrusive search is; I cannot imagine what that would be.

I see more suspicion and more anxiety for Canadians, law-abiding people arriving home, and I feel more time will be consumed here.

How do we facilitate more efficient travel and making life better, easier and less anxious for our law-abiding Canadian travellers?

Ms. Kerr-Perrott: Currently, travellers must meet with a CBSA officer upon exit; they will not have to do that anymore. They will not talk to a CBSA officer upon exit.

Senator Moore: Will they have to complete the first part where they arrive and go to the booth? Will that continue?

Ms. Kerr-Perrott: That is right.

Senator Moore: From there, you get your bags, and then you go to the second officer. You say the second officer will now be eliminated?

Ms. Kerr-Perrott: That is right. Well, not eliminated.

Ms. Xavier: Perhaps I can jump in for clarification. The customs controlled areas are not yet implemented. Although we have the legislation in place, we do not have the implementation of customs controlled areas. We have areas under customs control; those exist as identified. Currently, when you land in an airport, you go through the primary inspection line, and then you may potentially be referred to a secondary inspection line, and then you must provide your E311 card upon exiting.

Mme Kerr-Perrott : Nous sommes en train d'examiner ça, tant pour ce qui concerne l'initiative des zones de contrôle des douanes que les changements et la question du Manifeste électronique. Nous avons un site Web dans lequel nous affichons la nouvelle information. Nous avons également, comme je l'ai mentionné, des comités consultatifs avec lesquels nous allons collaborer étroitement. Nous envisageons également de créer un sous-groupe au sein de ces comités et de le charger de la question des communications. Nous savons que c'est quelque chose que nous devons examiner de près et que nous devons nous assurer de gérer adéquatement.

Le sénateur Zimmer : Vous travaillez tous ensemble?

Mme Kerr-Perrott : Nous travaillons ensemble.

Le sénateur Moore : Dans le rapport de Mme Kerr-Perrott, dans vos observations et dans celles de M. Facette, vous dites que le projet de loi va nous aider à faciliter le mouvement des marchandises licites et que nous voyons ça comme un moyen d'accroître la sécurité et d'améliorer l'efficacité des services.

J'imagine que le processus qui se déroule à l'arrivée va être le même qu'en ce moment, du moins je n'ai pas entendu le contraire. J'entends dire que la possibilité de fouille va être accrue, et je suis préoccupé par l'aspect de cette mesure qui touche la Charte. Je ne sais pas ce que c'est qu'une fouille discrète; je n'arrive pas à imaginer comment ça pourrait être possible.

J'entrevois davantage de suspicion et d'anxiété chez les Canadiens, les citoyens respectueux des lois qui rentrent chez eux, et j'ai l'impression que tout ça va prendre plus de temps.

Comment faire pour rendre les déplacements plus efficaces et pour améliorer la vie des voyageurs canadiens respectueux des lois, pour faire en sorte que les choses soient plus faciles pour eux et qu'ils vivent moins d'anxiété?

Mme Kerr-Perrott : En ce moment, les voyageurs doivent se présenter devant un agent de l'ASFC à la sortie; ils n'auront plus à le faire. Ils n'auront plus à discuter avec un agent de l'ASFC à la sortie.

Le sénateur Moore : Est-ce qu'ils vont devoir faire la première partie, lorsqu'ils arrivent, et aller au guichet? Est-ce que ça va continuer d'être comme ça?

Mme Kerr-Perrott : Oui.

Le sénateur Moore : À partir de ce moment-là, on récupère ses bagages, puis on se présente devant le deuxième agent. Vous dites que le deuxième agent va être éliminé?

Mme Kerr-Perrott : C'est exact. Eh bien, pas éliminé.

Mme Xavier : Je peux peut-être intervenir simplement pour apporter une précision. Les zones de contrôle des douanes ne sont pas encore établies. La loi est en vigueur, mais les zones de contrôle des douanes ne sont pas encore établies. Il y a des zones qui font l'objet d'un contrôle des douanes; ces zones existent, comme on l'a précisé. En ce moment, lorsqu'une personne arrive dans un aéroport, elle passe par la ligne d'inspection primaire, puis elle peut être aiguillée vers une ligne d'inspection secondaire, et elle doit ensuite présenter la fiche E311 à la sortie.

With the implementation of customs controlled areas and where those areas will be designated, the anticipation is that, if anything, it will facilitate things.

Currently, the legislation allows us, at every possible exit point of a designated area, to have a border officer question people entering and exiting, especially if they are workers. It means they will be stopped and potentially questioned in a non-intrusive manner about why they are presenting themselves, what they do there, et cetera.

With Bill S-2, the facilitation that is improved is that in that designated area, upon exiting, there may not necessarily be a border officer at that point, but that does not mean there could not be; we could still have that in place. The advantage is that the border officer will be able to mingle inside the customs controlled area and will be able to question upon potential suspicion or as required.

A person entering or exiting a customs controlled area will not be questioned every single time. If anything, it will enable travellers to move more freely, to go about their business and for us to be able to focus more on the high-risk employee or individual who could potentially be suspicious.

Senator Moore: Once you go through the primary, you get your bag from the carousel and you walk away?

Ms. Xavier: Potentially. It is possible.

Senator Moore: There will not be an officer there looking for that card?

Ms. Xavier: We will still have an officer always collecting the E311, but depending on where a customs controlled area is designated outside of the zone.

Senator Moore: So that person is not being removed. Everything is the same as it is today except that you will expand the area and the potential for search.

Ms. Xavier: Exactly, but one point of clarification: We will potentially make it that there is a larger designated area. Right now, we do not have customs controlled areas. We have areas under customs control, which is that area you just defined with the primary and then the second officer to whom you give your E311 card. Beyond that, though, you might decide to designate a CCA in a tarmac zone, for example, where the baggage is taken out of the airplane. The plan is to have that clearly designated, with signage, and the border officer would be able actually to venture into that zone and potentially be able to ask a suspicious individual non-intrusive questions at that point, such as, "What are you doing here? What is your name? May I see your ID? What is your reason for being here?"

Avec l'établissement des zones de contrôle des douanes et aux endroits où ces zones vont être désignées, on s'attend en fait à ce que ça facilite les choses.

Pour l'instant, la loi nous permet de poster un agent des douanes à chacun des points de sortie d'une zone désignée, et cet agent peut poser des questions aux personnes qui entrent dans la zone et qui en sortent, surtout aux travailleurs. Cela signifie que les gens sont arrêtés et qu'ils peuvent être interrogés de façon discrète sur les raisons pour lesquelles ils se présentent à cet endroit, ce qu'ils font dans la zone, et ainsi de suite.

Avec le projet de loi S-2, ce qui est facilité, c'est que dans cette zone désignée, à la sortie, il peut ne pas nécessairement y avoir un agent des douanes à cet endroit, mais ça ne veut pas dire qu'il n'y en aura jamais; nous pourrions quand même continuer de poster un agent à cet endroit. L'avantage, c'est que l'agent va pouvoir se mélanger aux gens qui se trouvent dans la zone de contrôle des douanes et leur poser des questions si quelque chose éveille ses soupçons ou au besoin.

Les gens qui entrent dans la zone de contrôle des douanes ou qui en sortent ne seront pas interrogés chaque fois. D'ailleurs, ça va permettre aux voyageurs de se déplacer plus librement, de s'occuper de leurs affaires, ça va nous permettre de nous concentrer davantage sur les employés à risque élevé ou les personnes qui pourraient être suspectes.

Le sénateur Moore : Après être passé par la ligne d'inspection primaire, on récupère ses bagages au carrousel, puis on s'en va?

Mme Xavier : C'est possible.

Le sénateur Moore : Il n'y aura pas d'agent à qui remettre la fiche?

Mme Xavier : Il y aura toujours un agent sur place pour récupérer les fiches E311, mais en fonction de l'endroit où une zone de contrôle des douanes sera désignée à l'extérieur de la zone.

Le sénateur Moore : Cette personne reste donc. Rien ne change, mis à part le fait que vous allez accroître la zone et la possibilité de fouille.

Mme Xavier : Exactement, mais je veux préciser quelque chose : nous allons peut-être faire en sorte que la zone désignée soit plus grande. En ce moment, il n'y a pas de zone de contrôle des douanes. Il y a des zones qui sont contrôlées par les agents des douanes, qui sont cette zone que vous venez de définir, c'est-à-dire la ligne d'inspection primaire et l'endroit où se trouve le second agent à qui vous remettez votre fiche E311. Au-delà de ça, cependant, on pourrait décider de désigner une ZCD correspondant à l'aire de trafic, par exemple, où des bagages sont déchargés des avions. Le plan, c'est que cette zone soit clairement désignée, à l'aide de panneaux, et que les agents des douanes puissent circuler dans cette zone et poser des questions discrètes aux gens suspects, comme « Que faites-vous ici? Comment vous appelez-vous? Puis-je voir votre carte d'identité? Pour quel motif êtes-vous ici? »

Senator Moore: That was explained earlier. My concern is the law-abiding Canadian traveller coming back into his or her country. Nothing will change except the area of possible search will be expanded. You are nodding yes.

Ms. Xavier: The areas will possibly be expanded. I do not want to say they will be expanded, because the areas have not yet been designated.

Senator Moore: I am very concerned about that.

The Chair: In fairness, on this point, on any number of flights, particularly from the Caribbean, planes are virtually surrounded by customs officers now, and those are not designated areas. Likewise, dogs are going through the customs areas now. If the dog sits down in the wrong spot, you will be questioned. What is the difference?

Ms. Xavier: Within our current mandate, we are able to use our authority within what we call an area under customs control, which is the area where you arrive in an airport from an international flight. A customs controlled area is different; it could be exactly the same zone, or it could be a zone where we feel there is a potential threat of organized crime, perhaps, doing internal conspiracies. Through analysis and discussion with a port authority or an airport authority, we will determine the best locations.

The Chair: Could you stop there. The customs officers go where they think there is the greatest threat right now. They go through the planes. They stand around the planes. They talk to baggage handlers who are taking goods off the planes. They do that today. You can go to Pearson airport today, and you will see, on the flight from Montego Bay, people standing around the plane, and they will be CBSA officers. They will be questioning anyone who looks like they do not belong there. How will it be different?

Ms. Xavier: That is different in that when an officer is doing that, they are doing it based on reasonable grounds, perhaps from advanced targeting information they have received. It is not just because they feel like it today. It has to be based on a reasonable ground. When an officer is doing what you have just described, it is because it is based on advance information that has been received potentially about the flight, that there is a potential threat or contraband goods. They have that authority to do that within that mandate.

The Chair: You are saying they have reasonable and probable cause, and that is why they are out there?

Ms. Xavier: That is correct.

The Chair: For every flight from Montego Bay, there is reasonable and probable cause?

Ms. Xavier: I do not want to answer for every flight. I can only say that that would be why they are there.

Le sénateur Moore : Ça a déjà été expliqué. Ma préoccupation concerne les voyageurs canadiens respectueux des lois qui rentrent au pays. Rien ne va changer, mis à part le fait que la zone de fouille éventuelle va être agrandie. Vous faites oui de la tête.

Mme Xavier : Les zones vont peut-être être agrandies. Je ne veux pas dire qu'elles vont assurément l'être, parce qu'elles n'ont pas encore été désignées.

Le sénateur Moore : Ça me préoccupe beaucoup.

Le président : En toute justice, là-dessus, pour toutes sortes de vols, surtout en provenance des Caraïbes, les avions sont pratiquement entourés d'agents des douanes aujourd'hui, et ce ne sont pas des zones désignées. On fait aussi circuler des chiens dans les zones des douanes. Si le chien s'assoit au mauvais endroit, on vous interroge. Quelle différence ça fait?

Mme Xavier : Dans le cadre de notre mandat actuel, nous pouvons exercer notre pouvoir dans la zone contrôlée par les agents des douanes, c'est-à-dire la zone dans laquelle vous arrivez lorsque vous descendez d'un avion en provenance de l'étranger. Une zone de contrôle des douanes, c'est quelque chose de différent; ça pourrait être exactement la même zone, mais ça pourrait aussi être une zone où il y aurait selon nous une menace liée au crime organisé ou peut-être une menace de complot interne. Nous allons déterminer les meilleurs endroits pour la désignation de ces zones à l'issue d'une analyse et de discussions avec les autorités portuaires ou aéroportuaires.

Le président : Un instant s'il vous plaît. Les agents des douanes vont déjà là où les menaces sont les plus importantes. Ils montent à bord des avions. Ils circulent autour. Ils parlent aux bagagistes qui déchargent les avions. Ils font déjà tout ça. Allez à l'aéroport Pearson, et vous allez voir qu'il y a des agents qui encerclent l'avion en provenance de Montego Bay, et ce sont des agents de l'ASFC. Ils interrogent quiconque semble n'avoir rien à faire là. En quoi est-ce que ça va être différent?

Mme Xavier : Ça va être différent en ce sens que, lorsqu'un agent fait ça, c'est en fonction des motifs raisonnables, notamment en fonction d'informations de ciblage qu'il a reçues à l'avance. Ce n'est pas simplement parce qu'il a envie de faire ça ce jour-là. Il faut que ce soit fondé sur un motif raisonnable. Lorsqu'un agent fait ce que vous venez de décrire, c'est en fonction d'information qu'il a reçue au sujet du vol, information selon laquelle il peut y avoir une menace ou de la contrebande. Les agents ont le pouvoir de prendre cette mesure dans le cadre de leur mandat.

Le président : Vous dites qu'ils ont un motif raisonnable et réaliste, et que c'est la raison pour laquelle ils sont là?

Mme Xavier : C'est exact.

Le président : Ils ont donc un motif raisonnable et réaliste d'être là pour chaque vol en provenance de Montego Bay?

Mme Xavier : Je ne veux pas répondre que c'est le cas pour tous les vols. Tout ce que je peux vous dire, c'est que c'est la raison pour laquelle ils sont là.

Senator Banks: I am confused. I think I understood you to say that, at the moment, we have something called something other than a customs controlled area.

Ms. Xavier: We have this legislation before you, and we are asking for an amendment. The legislation has been in existence since 2001, as Ms. Kerr-Perrott said earlier, but we have not implemented customs controlled areas because the way the legislation is written now would make them resource-intensive and inefficient to implement.

Senator Banks: The bill before us now does not enable the creation of customs controlled areas. That has already been done. They exist in the existing act.

Ms. Xavier: We are already permitted to do that.

Senator Banks: They exist now. We are not making anything new.

Ms. Xavier: No. The only change is that border officers would not have to be only at exit points but could be within a customs area.

Senator Banks: I will pursue the line initiated by Senator Nolin and Senator Moore from the other side of the question. I am a bad guy, having got in from Montego Bay. I have fooled you all. Is there a line beyond which I cannot be stopped by a CBSA officer when I step into an area that is commingled and not a designated customs controlled area? Mr. Facette said earlier that we need a peace officer for that. If there does not happen to be a Mountie around, am I scot-free when I step across that yellow line?

Ms. Xavier: Under CBSA's authorities as they are now, if not in a customs controlled area or in an area under customs control, border officers are limited as to what they can do.

Senator Banks: If I get past that yellow line, they cannot stop me?

Ms. Xavier: If you get past a designated customs controlled area or an area under customs control, unless an airport authority or an RCMP officer, or unless we have some other reasonable grounds to nab you —

Senator Banks: A CBSA officer seeing something leaking out of my suitcase could stop me.

Ms. Xavier: They could call their RCMP colleague and ask them to do the action. They may not in their current authorities be able to act. Our mandate is to deal with entry at the border. When you are past that, it is no longer within our jurisdiction. Having said that, we work, as was mentioned earlier, with Transport Canada, the RCMP and other domestic partners, so it is not to say we would not pass on that tip to someone.

Le sénateur Banks : Je suis confus. J'ai cru comprendre que vous avez dit que, pour l'instant, il y a quelque chose qu'on n'appelle pas une zone de contrôle des douanes.

Mme Xavier : Nous vous avons présenté un projet de loi, et nous demandons qu'une modification y soit apportée. La loi est en vigueur depuis 2001, comme Mme Kerr-Perrott l'a dit plus tôt, mais nous n'avons pas établi de zone de contrôle des douanes parce que, à cause du libellé actuel de la loi, ça prendrait trop de ressources et ce serait inefficace.

Le sénateur Banks : Le projet de loi qui est devant nous ne permet pas la création de zones de contrôle des douanes. C'est déjà fait. La création de ces zones est déjà prévue par la loi actuelle.

Mme Xavier : Nous avons déjà l'autorisation de créer ces zones.

Le sénateur Banks : Elles existent déjà. Nous ne créons rien de nouveau.

Mme Xavier : Non. Le seul changement, c'est que les agents des douanes pourraient circuler à l'intérieur des zones de douanes, plutôt que d'être limités aux points d'entrée.

Le sénateur Banks : Je vais poursuivre sur le thème abordé par le sénateur Nolin et par le sénateur Moore, mais de l'autre point de vue. Supposons que je suis une personne mal intentionnée, et que j'arrive de Montego Bay. J'ai réussi à échapper à la vigilance de tous vos agents. Y a-t-il un point au-delà duquel les agents de l'ASFC ne peuvent plus m'arrêter, ou j'entre dans une zone où tout le monde circule et qui n'est pas une zone de contrôle des douanes désignées? M. Facette a dit tout à l'heure qu'il faut que ce soit un agent de la paix qui procède à l'arrestation. Si je ne tombe pas sur un agent de la GRC à ce moment-là, je m'en tire indemne une fois que j'ai traversé cette ligne jaune?

Mme Xavier : Dans le cadre des pouvoirs actuels de l'ASFC, si vous ne vous trouvez pas dans une zone de contrôle des douanes ou dans une zone faisant l'objet du contrôle des agents des douanes, ceux-ci ont une marge de manœuvre limitée.

Le sénateur Banks : Si j'arrive à traverser la ligne jaune, ils ne peuvent plus m'arrêter?

Mme Xavier : Si vous sortez de la zone de contrôle des douanes désignée ou la zone qui fait l'objet du contrôle des agents des douanes, à moins qu'un responsable de l'aéroport ou un agent de la GRC... ou à moins que nous ayons un autre motif raisonnable de vous appréhender...

Le sénateur Banks : Si un agent de l'ASFC voit quelque chose sortir de ma valise, il peut m'arrêter.

Mme Xavier : Il peut téléphoner à un collègue de la GRC et lui demander d'intervenir. Il se peut que l'agent ne puisse intervenir lui-même, en fonction des pouvoirs dont les agents disposent à l'heure actuelle. Notre mandat consiste à nous occuper des points d'entrée à la frontière. Une fois que vous avez dépassé le point d'entrée, le cas ne relève plus de nous. Cela dit, nous travaillons, comme ça a été mentionné plus tôt, avec Transports Canada, la GRC et d'autres partenaires au pays, alors ça ne veut pas dire que nous ne n'avertirions personne dans ce cas.

Senator Banks: I just wanted to establish that we are not establishing customs controlled areas in this bill. They already exist. The authority to provide them already exists.

Ms. Xavier: Yes.

The Chair: Thank you, panel. We appreciate your coming and helping us to understand this bill. It has been a valuable exercise for us.

The Chair: We requested documentation for last Wednesday. It did not arrive. It has arrived now in a single language. I would like to have some direction from the committee.

Senator Nolin: Only in French?

The Chair: Yes, and the rest of us are really stuck. I would like to have some sense from the committee as to how you would like me to deal with this.

Senator Banks: What documentation?

The Chair: It is speaking notes.

Senator Tkachuk: From Mr. Bradley and Mr. Laurin? I think that is fine.

Senator Nolin: It is acceptable and durable.

Senator Tkachuk: I will go back to other matters; Senator Mitchell and I have discussed this at length and we agree on this matter. Internal documentation that we distribute, our documentation, always has to be bilingual, but citizens have the right to address us in either both official languages or one official language. Our job is to ensure that we have the interpreters and everything else to be able to understand what they are saying. Therefore, I do not have a problem.

The Chair: I agree with you. The issue is when we ask for the information ahead of time so we can translate it, if it does not come, what do we do at that point?

Senator Tkachuk: We soldier on because our job is to serve them; it is not the other way around.

The Chair: On our second panel of witnesses, advising us and providing testimony on Bill S-2, are Mr. David Bradley, Chief Executive Officer of the Canadian Trucking Alliance; and Mr. Jean Michel Laurin, Vice President, Global Business Policy, from the Canadian Manufacturers and Exporters. I understand you both have a short, introductory comment.

David Bradley, Chief Executive Officer, Canadian Trucking Alliance: The Canadian Trucking Alliance, CTA, is a federation of the provincial trucking associations in Canada that represents more than 4,500 trucking companies in the country. As you may know, trucking is the preferred mode of freight transportation, including cross-border transportation where trucks account for over two thirds of Canada-U.S. trade by value and over 80 per cent of northbound shipments into Canada. Anything

Le sénateur Banks : Je veux simplement m'assurer que nous n'établissons pas de zones de contrôle des douanes en adoptant le projet de loi. Ces zones existaient déjà. La création de ces zones est déjà prévue par la loi.

Mme Xavier : Oui.

Le président : Merci à nos témoins. Merci d'être venus et de nous avoir aidés à comprendre le contenu du projet de loi. La séance a été profitable pour nous.

Le président : Nous avons demandé des documents pour mercredi dernier. Nous ne les avons pas reçus à temps. Ils sont maintenant arrivés, mais ce sont des documents unilingues. J'aimerais savoir ce que le comité pense de cette situation.

Le sénateur Nolin : Ils sont en français seulement?

Le président : Oui, et ceux d'entre nous qui ne parlent pas français sont bien mal pris. J'aimerais savoir comment les membres du comité souhaitent que je règle ce problème.

Le sénateur Banks : De quels documents s'agit-il?

Le président : Il s'agit des notes d'allocation.

Le sénateur Tkachuk : De M. Bradley et M. Laurin? Je pense que ça va.

Le sénateur Nolin : C'est acceptable et viable.

Le sénateur Tkachuk : Je vais revenir sur autre chose; le sénateur Mitchell et moi avons longuement débattu de cette question, et nous nous sommes mis d'accord. La documentation interne que nous distribuons, notre documentation, doit toujours être bilingue, mais les citoyens ont le droit de s'adresser à nous dans les deux langues officielles ou dans l'une des deux. Notre tâche consiste à nous assurer d'avoir accès aux services des interprètes et à tout le reste pour pouvoir comprendre ce qu'ils disent. Ça ne pose donc pas problème pour moi.

Le président : Je suis d'accord avec vous. Cependant, il y a un problème lorsque nous demandons de l'information à l'avance, de façon à pouvoir faire traduire les documents, parce que si nous ne les recevons pas à temps, que pouvons-nous faire?

Le sénateur Tkachuk : Il nous faut persévérer, parce que notre travail, c'est de les servir, pas le contraire.

Le président : Voici notre second groupe de témoins, venus nous conseiller et témoigner au sujet du projet de loi S-2 : M. David Bradley, président-directeur général de l'Alliance canadienne du camionnage, et M. Jean Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales, des Manufacturiers et exportateurs du Canada. D'après ce que je comprends, vous allez chacun nous présenter une courte déclaration préliminaire.

David Bradley, président-directeur général, Alliance canadienne du camionnage : L'Alliance canadienne du camionnage, l'ACC, est une fédération qui regroupe des associations de camionnage provinciales du Canada et représentant plus de 4 500 entreprises de camionnage au pays. Comme vous le savez sûrement, le camionnage est le principal mode de transport des marchandises, y compris de transport transfrontalier, puisque plus des deux tiers des échanges commerciaux Canada-États-Unis, de même que plus

that affects the balance between security and efficiency of the borders is of great concern to us and, ultimately, to our customers, whom Mr. Laurin represents.

I will focus my comments on proposed section 12.1 of Bill S-2, which would give the Governor-in-Council regulatory power over pre-arrival data collection for imported goods. I will talk to you about how things work now.

Currently the Customs Act requires the carrier, who is the trucking company, to provide advance information to the CBSA on the truck's licence plate number, the driver's name and citizenship, and a description of the goods being brought into Canada, including their value, origin, destination and weight. The carrier does not own or package the goods, and the trucking company does not necessarily load the goods.

To meet this obligation, carriers gather all information from the importer and/or the manufacturer, who can be one and the same. They supply this data, usually by fax, to a customs broker who, incidentally, works for the shipper, for submission to the CBSA prior to the truck's arrival at the border. If any of the data provided to the carrier is incorrect or found wanting, the truck can be delayed at the border for further inspection, where they will try to sort things out. Failing that, the driver has the option of moving the truck in bond to an inland secure CBSA facility for customs clearance at a later date. I will come back to that point later.

Bill S-2 would enable the Governor-in-Council to prescribe who must provide pre-arrival truck, driver and goods information. This could remove the sole obligation for the carrier to gather and present the required data as it pertains to the goods and to introduce, in our view, a fair sharing of the responsibility by all supply chain partners. Consequently, we support that amendment. We believe that over time, far too much regulatory obligation has been placed on the carrier community relative to other supply chain partners. The proposed amendment could provide a better balance. We have advocated for some time that increased responsibility should be placed on all parties in the supply chain that own the information supplied to CBSA.

The proposed amendment is also necessary, we understand, to enable CBSA to proceed with the Advance Commercial Information initiative. ACI is the transition from paper to electronic submission of data for all imports into Canada before the truck arrives at the Canadian border entry point. ACI would

de 80 p. 100 des cargaisons en direction du Canada, vers le nord, se font par camion. Tout ce qui touche l'équilibre entre la sécurité et l'efficacité à la frontière nous préoccupe beaucoup, et préoccupe aussi nos clients, qui sont représentés par M. Laurin.

Mon intervention portera principalement sur l'article 12.1 du projet de loi S-2, selon lequel le gouverneur en conseil aura le pouvoir de prendre des règlements concernant la collecte de données avant l'arrivée au Canada de marchandises importées. Je vais vous parler de la façon dont les choses fonctionnent actuellement.

À l'heure actuelle, aux termes de la Loi sur les douanes, le transporteur, qui est l'entreprise de camionnage, doit fournir à l'avance à l'ASFC certains renseignements, comme le numéro de la plaque d'immatriculation du camion, le nom du conducteur et son pays de citoyenneté, de même qu'une description des marchandises transportées au Canada, comme leur valeur, leur lieu d'origine, leur destination et leur poids. Le transporteur n'est pas le propriétaire des marchandises et ne s'occupe pas de leur emballage. Parfois, ce n'est même pas l'entreprise de camionnage qui s'occupe du chargement des marchandises.

Pour s'acquitter de leurs obligations, les transporteurs recueillent les renseignements auprès de l'importateur ou du fabricant, qui est parfois une seule et même entreprise. Ensuite, ils envoient les renseignements par télécopieur à un courtier en douane, qui, en passant, travaille pour l'expéditeur, afin qu'ils soient transmis à l'ASFC avant que le camion n'arrive à la frontière. Si les renseignements fournis au transporteur sont inexacts, ou si certains sont manquants, le camion peut être retardé à la frontière pour subir une inspection dans le but de clarifier la situation. Si l'inspection ne permet pas de tirer les choses au clair, le conducteur peut placer le camion en consigne dans des installations protégées de l'ASFC au pays en attendant d'obtenir un dédouanement à une date ultérieure. J'y reviendrai plus tard.

Selon le projet de loi S-2, le gouverneur en conseil pourrait déterminer qui doit fournir les renseignements sur le camion, sur le conducteur et sur les marchandises avant l'arrivée à la frontière. Grâce à cette mesure, le transporteur ne serait plus le seul à devoir recueillir et fournir les données exigées en ce qui concerne les marchandises, et il s'agirait, à notre avis, d'un juste partage des responsabilités par tous les partenaires de la chaîne d'approvisionnement. C'est pourquoi nous appuyons cet amendement. Nous pensons que, au fil du temps, beaucoup trop d'obligations réglementaires ont été imposées aux transporteurs par rapport aux autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement. L'amendement proposé pourrait rétablir un certain équilibre. Nous répétons depuis déjà un certain temps que les diverses parties qui font partie de la chaîne d'approvisionnement et qui possèdent les renseignements exigés par l'ASFC devraient assumer une plus grande part des responsabilités.

Nous comprenons aussi que l'amendement proposé permettra à l'ASFC de mettre sur pied l'initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales. Cette initiative doit faire en sorte que toutes les données concernant les marchandises importées au Canada qui doivent être fournies avant l'arrivée du

require both carriers and importers and their agents or the customs brokers to submit information to CBSA electronically in advance of a truck's arrival at the border. Carriers would be required to submit manifest information and truck driver destination. Bill S-2 would also appear to provide CBSA with the authority to require importers to transmit shipment data, known as importer admissibility data, which includes detailed shipment information, the manufacturer, the value of the goods, description, origin and destination to CBSA in advance of the truck's arrival.

The CTA is supportive of moving in the direction of a more automated border. The U.S. has already moved in this direction through the implementation of its Automated Commercial Environment, ACE, program. We fully support the notion that supply chain partners should provide, within reason, information in advance to CBSA in order to effectively assess risk. However, while we support the authority that Bill S-2 would confer upon CBSA to collect data from importers, this committee should be aware of some problems that could arise depending on how CBSA deals with the situation where the importer's data has not been received prior to the truck's arrival at the border or the data is incomplete or somewhat inaccurate.

Under a model currently being contemplated by CBSA, unless both the carrier and the importer data are received and approved prior to a truck's arrival at the border, the truck would be turned back. The option of moving the load in bond to an inland facility for clearance would be removed. This could impact substantially the efficient movement of goods into Canada. Allowing carriers to proceed beyond the border in bond helps to avoid costly delays by freeing up the truck and driver to get back to productive operation. This would also facilitate compliance with service regulations and would be consistent with low-risk security programs. Many existing business models are built on the practice of moving goods in bond, whether for storage, duty deferral or otherwise. While the obstacle might not be caused by the carrier, it is the carrier's truck and driver that will be held up on the U.S. side of the border.

Importers have made it clear that providing IAD information often will prove extremely difficult and time-consuming for the importer or customs broker. In some cases, the information is simply not available. In the case of a less-than-truckload shipment, the goods of several importers will be on board the

camion à la frontière canadienne le soient par voie électronique plutôt que sur papier. L'initiative relative à l'IPEC exigerait des transporteurs, des importateurs et de leurs agents ou des courtiers en douane qu'ils envoient par voie électronique des renseignements à l'ASFC avant que le camion n'arrive à la frontière. Les transporteurs devraient fournir les renseignements figurant sur le manifeste de même que la destination du conducteur du camion. Il semble aussi que le projet de loi S-2 permettrait à l'ASFC d'exiger que les importateurs transmettent des données sur les marchandises expédiées, appelées données relatives à l'admissibilité des importateurs, qui incluent des renseignements détaillés sur le chargement, et qui permettent à l'ASFC d'obtenir, avant l'arrivée du camion à la frontière, des données sur le fabricant et sur la valeur des marchandises, une description de celles-ci de même que l'origine et la destination du conducteur.

L'ACC appuie la transition vers une frontière automatisée. Les États-Unis se sont déjà engagés dans cette transition en mettant en œuvre le programme ACE, pour Automated Commercial Environment. Nous sommes tout à fait d'accord avec le principe selon lequel les partenaires de la chaîne d'approvisionnement doivent fournir à l'ACE à l'avance et dans les limites raisonnables, des renseignements afin de permettre une évaluation efficace des risques. Notre association va soutenir le projet de loi S-2 et le fait qu'il donne à l'ASFC le pouvoir de recueillir des données auprès des importateurs, mais vous devez savoir, messieurs et mesdames les membres du comité, que ce pouvoir pourrait entraîner des problèmes, selon la façon dont l'ASFC réagira quand les importateurs n'auront pas transmis les données avant l'arrivée du camion à la frontière, ou quand les données seront incomplètes ou inexactes.

L'ASFC envisage actuellement diverses façons de procéder. L'une de ces façons prévoit que, dans le cas où les données du transporteur ou de l'importateur n'ont pas été reçues et approuvées avant l'arrivée du camion à la frontière, le camion doit faire demi-tour. Il ne serait plus possible d'entreposer la cargaison sous douane dans des installations au pays en attendant le dédouanement des marchandises. Cette mesure pourrait avoir de grandes répercussions sur l'efficacité du système d'importation de marchandises au Canada. Le fait de permettre aux transporteurs de traverser la frontière sous douane permet d'éviter des retards coûteux puisque le camion et son conducteur sont libres de retourner à des activités productives. Cela faciliterait aussi le respect du règlement sur les heures de service, et serait conforme aux programmes de sécurité à faible risque. Déjà, de nombreux modèles d'entreprise s'appuient sur le transport sous douane de marchandises, que ce soit à des fins d'entreposage, de report des droits, ou pour d'autres raisons. Même si le transporteur n'est pas responsable de l'obstacle, ce sont le conducteur et le camion du transporteur qui seront coincés de l'autre côté de la frontière américaine.

Les importateurs l'ont dit clairement : le fait de fournir des données relatives à l'admissibilité des importateurs, des DAI, constitue bien souvent une tâche très complexe et très longue pour l'importateur ou le courtier en douane. Dans certains cas, les renseignements ne sont tout simplement pas disponibles. Parfois,

one trailer. However, if the IAD for even one of those importers is not received on time, the whole shipment would be stopped and returned to the U.S., possibly to an insecure facility such as a street or vacant parking lot, to await the transmission of the data.

The CTA has proposed two possible solutions that would allow the flow of legitimate business to continue, while meeting CBSA's mandate of enhanced security. When the IAD has not been received by the time the truck arrives at the border, our preferred approach would be for CBSA to allow the carriers to move goods in bond inland for release at a secure facility. This would allow the supply chain an opportunity to adapt to new requirements for IAD without holding up shipments or turning trucks back to the U.S. and a relatively seamless transmission to electronic processes at the border. Failing that, we recommend at a minimum that in-bond moves be allowed for low-risk carriers, such as those pre-approved under Customs Self Assessment, CSA, or Partners in Protection, PIP, when the IAD has not been received. Surely there should be some benefit to being a low-risk carrier.

The trucking industry has already made significant investments in electronic processes aimed at enhancing security and streamlining legitimate trade. We trust that all efforts will be made to ensure costs to industry are mitigated and established business practices are considered as the project of ACI continues to develop. The CTA, CBSA and the trade community at large have a history of responsive, constructive and productive relations. Currently, the trade community is discussing its concerns over this issue with CBSA. We hope to achieve a mutually satisfactory resolution.

[Translation]

Jean Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy, Canadian Manufacturers & Exporters: Mr. Chair, thank you for welcoming us here today. I represent the Canadian Manufacturers and Exporters, the leading trade and industrial association in Canada. The members of our association represent 82 per cent of industrial production and 90 per cent of our exports. Our members are businesses that manufacture and export products to the rest of the world.

Our association thus represents the two main sectors of the Canadian economy, when you know that manufacturing represents 16 per cent of GDP and exports, broadly speaking, 21 per cent of our economy.

un chargement n'occupe pas un camion en entier, et la remorque contient des marchandises de divers importateurs. Si l'ASFC ne reçoit pas à temps les DAI de la part d'un seul de ces importateurs, tout le chargement sera intercepté et renvoyé aux États-Unis, où il sera probablement entreposé à un endroit non protégé, comme dans une rue ou dans un parc de stationnement inoccupé, en attendant la transmission des données.

L'ACC a proposé deux solutions qui permettraient aux entreprises honnêtes de poursuivre leurs activités tout en respectant le mandat de l'ASFC en matière de sécurité accrue. Dans le cas où les DAI n'ont pas été reçues au moment où le camion arrive à la frontière, nous privilégions l'approche suivante : l'ASFC permettrait aux transporteurs de faire entrer les marchandises au pays sous douane afin de les entreposer dans un endroit protégé en attendant leur dédouanement. Cette approche permettrait à la chaîne d'approvisionnement de s'adapter aux nouvelles exigences concernant les DAI sans que les cargaisons ne soient retenues ou que les camions ne soient renvoyés aux États-Unis, et elle permettrait que la transition vers des processus électroniques à la frontière se fasse plutôt en douceur. Si cette approche est impossible, nous recommandons, à tout le moins, que, dans les cas où les DAI n'ont pas été reçues, le transport des marchandises sous douane soit autorisé pour les transporteurs à faible risque, comme ceux qui ont été préapprouvés dans le cadre du Programme d'autocotisation des douanes, le PAD, ou du programme Partenaires en protection, le PEP. Le fait d'être un transporteur à faible risque devrait certainement comporter certains avantages.

L'industrie du camionnage a déjà fait des investissements importants dans les processus électroniques qui visent à renforcer la sécurité et à simplifier le commerce légitime. Nous savons que tout sera mis en œuvre pour que les coûts pour l'industrie diminuent et que les pratiques commerciales actuelles seront prises en compte à mesure que le projet d'IPEC évoluera. Par le passé, l'ACC, l'ASFC et le milieu commercial en général ont entretenu des relations productives, constructives et respectueuses. Actuellement, le milieu commercial fait part de ses préoccupations concernant cet enjeu à l'ASFC. Nous espérons qu'une décision à la satisfaction de tous sera prise.

[Français]

Jean Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales, Manufacturiers et exportateurs du Canada : Monsieur le président, je vous remercie de nous accueillir ici aujourd'hui. Je représente les Manufacturiers et exportateurs du Canada, la principale association industrielle et commerciale au Canada. Les membres de notre association représentent 82 p. 100 de la production industrielle et 90 p. 100 de nos exportations. Nos membres sont des entreprises qui fabriquent et exportent des produits vers le reste du monde.

Notre association représente ainsi les deux principaux secteurs d'activité de l'économie canadienne lorsqu'on sait que la fabrication représente 16 p. 100 du PIB et l'exportation, au sens large, 21 p. 100 de notre économie.

In Canada, manufacturing represents \$600 billion in annual manufacturing shipments, and, when we talk about exports, we are talking about nearly \$500 billion in annual export sales that exporting businesses achieve every year. Manufacturers employ nearly two million Canadians and pay wages on average 25 per cent higher than the Canadian average. The manufacturers themselves are responsible for two-thirds of Canadian exports, the rest coming mainly from raw materials, energy and services.

[*English*]

I would like to speak today about Bill S-2, the proposed legislation before you. The Canadian Manufacturers & Exporters (CME) is here today because we support CBSA in its efforts to improve the risk assessment of goods entering Canada using upgraded electronic tools. We also support CBSA in its efforts to move to a more modern, sophisticated electronic border management regime. Finally, we support CBSA in adopting a more scientific approach to customs and border management in order to expedite cross-border processing, which is important to us.

A significant part of CBSA's efforts depends on successfully implementing eManifest as part of its Advance Commercial Information initiative, which I think previous witnesses talked about. CME supports that initiative. In fact, our members have been working closely with CBSA in implementing eManifest and ACI over the last months and years.

In the bill you are currently reviewing, Bill S-2, we are specifically interested in clause 6, which is an enabling provision that allows a minister to request elements as part of this eManifest and ACI project. My colleague Mr. Bradley talked about his concerns with those provisions.

I would like to talk about the context in which this is being introduced. CME is encouraged by recent statements by the Prime Minister that the Canadian and American governments would be working together to strengthen security and facilitate trade along the Canada-U.S. border. We were also encouraged by the comments of the Minister of International Trade that he is worried about the detrimental impact of increasingly complex regulatory compliance requirements on trade, on border efficiencies and on the economic competitiveness of integrated supply chains on which much of North American business depends. Most of the manufacturing businesses depend on integrated supply chains that go across the Canada-U.S. border.

La fabrication au Canada, c'est plus de 600 milliards de dollars en expéditions annuelles et lorsqu'on parle des exportations, c'est près de 500 milliards d'exportations annuelles que les entreprises exportatrices réalisent chaque année. Les manufacturiers emploient près de deux millions de Canadiens, paient des salaires en moyenne 25 p. 100 supérieurs à la moyenne canadienne; les manufacturiers eux-mêmes sont responsables de deux tiers des exportations canadiennes, le reste vient principalement des matières premières, de l'énergie et des services.

[*Traduction*]

J'aimerais vous parler aujourd'hui du projet de loi S-2, qui vous est présenté. Je suis ici aujourd'hui pour représenter les Manufacturiers et Exportateurs du Canada, les (MEC) et pour vous dire que nous soutenons l'ASFC dans ses efforts visant à utiliser les outils électroniques les plus récents pour mieux évaluer les risques associés aux marchandises qui entrent au Canada. Nous appuyons aussi l'ASFC dans ses efforts visant à adopter un mode de gestion des frontières plus moderne et plus sophistiquée qui utilise des moyens électroniques. Enfin, nous appuyons l'ASFC dans sa volonté d'adopter des méthodes plus scientifiques de gestion des douanes et des frontières dans le but d'accélérer le traitement transfrontalier des marchandises, ce qui est important pour nous.

Une grande part des efforts déployés par l'ASFC dépendent de la réussite de la mise en œuvre du Manifeste électronique dans le cadre de l'initiative relative à l'information préalable sur les expéditions commerciales, sujet qui a été abordé, je crois, par des témoins précédents. Les Manufacturiers et Exportateurs du Canada appuient cette initiative. En fait, nos membres ont collaboré étroitement avec l'ASFC pour mettre en œuvre le Manifeste électronique et l'initiative relative à l'IPEC au cours des derniers mois et des dernières années.

En ce qui concerne le projet de loi que vous étudiez actuellement — le projet de loi S-2, nous nous intéressons plus particulièrement à l'article 6, qui est une disposition habilitante permettant à un ministre d'exiger des éléments dans le contexte du Manifeste électronique et du projet d'IPEC. Mon collègue, M. Bradley, nous a fait part de ses préoccupations concernant cette disposition.

J'aimerais parler du contexte dans lequel cet article pourrait être adopté. Les MEC ont trouvé encourageantes les déclarations récentes du premier ministre quand ce dernier a dit que les gouvernements canadien et américain collaboraient dans le but de renforcer la sécurité le long de la frontière canado-américaine, mais aussi de faciliter le commerce entre les deux pays. Nous avons aussi été heureux d'entendre le ministre du Commerce international dire qu'il était inquiet des répercussions nuisibles que pourraient avoir des exigences réglementaires de plus en plus complexes sur le commerce, sur l'efficacité de la frontière et sur la compétitivité économique des chaînes d'approvisionnement intégrées, dont dépendent une grande part des échanges commerciaux nord-américains. La plupart des entreprises de fabrication dépendent des chaînes d'approvisionnement intégrées qui traversent la frontière canado-américaine.

We are obviously preoccupied with which data elements our members would be asked to provide specifically, because of the impact that this could have on trade and integrated supply chains. This is why we have been involved and active in consultations with CBSA as they are implementing this project. Also, as an element of context, you should know that while we are doing this in Canada, the United States is implementing an initiative called 10+2, which is ten carrier elements and two manufacturers' data elements that will be required for people who import goods to the U.S. through marine mode. We are talking about ships coming through American ports.

Focusing our resources on our ports and on the North American perimeter makes sense, especially if it allows us to free up resources to do more risk assessment on goods entering the perimeter and focus less on goods crossing the Canada-United States border because that would facilitate Canada-U.S. trade. We have been working closely with the government, especially the Department of Foreign Affairs, the Canadian embassy in Washington and other associations in the U.S., to ensure that we work as closely as possible with the Americans and adopt a perimeter approach to national security.

With regard to this bill and our work with CBSA going forward, we must ensure that the information that will be requested from manufacturing companies will be available, that our members have that information, that they can easily acquire it, that they can also provide it within the time frames of efficient border management — which Mr. Bradley spoke about earlier on — and that the data being requested is actually required to secure the border.

To conclude my opening comments, CME supports the legislation, and it is important that as we proceed further along, and as regulations are drafted and the act is implemented, we need to ensure that data elements being asked for are necessary for security and do not add an administrative burden to Canadian importers, do not undermine our economic competitiveness and do not add to the border thickening, which is an important issue for our members.

We will continue to work with CBSA in implementing these initiatives. We need to prevent a one-size-fits-all approach to risk assessment at the border. We need to focus more on higher risk, and this is why we support this bill and the provisions that are included in it.

Ce qui nous préoccupe, évidemment, c'est de savoir quels sont, exactement, les renseignements que nos membres devront fournir puisque cet élément peut avoir des répercussions sur le commerce et sur les chaînes d'approvisionnement intégrées. C'est pourquoi nous avons participé activement aux consultations avec l'ASFC tout au long de la mise en œuvre du projet. De plus, afin de bien illustrer le contexte, j'aimerais mentionner que, pendant que nous prenons ces mesures au Canada, les États-Unis mettent sur pied une initiative qu'ils appellent 10+2, ce qui signifie que les personnes qui souhaitent importer des marchandises aux États-Unis par voie maritime devront fournir 10 éléments concernant le transporteur et 2 éléments concernant le fabricant. Cette mesure s'appliquera aux navires qui accosteront dans les ports américains.

Il semble avisé de concentrer nos ressources sur nos ports et sur le périmètre nord-américain, surtout si cela permet d'avoir plus de ressources pour nous pencher davantage sur l'évaluation des risques associés aux marchandises qui franchissent les limites du périmètre, plutôt que de mettre l'accent sur les marchandises qui franchissent la frontière canado-américaine de façon à faciliter le commerce entre le Canada et les États-Unis. Nous avons collaboré étroitement avec le gouvernement, plus particulièrement avec le ministère des Affaires étrangères, avec l'ambassade canadienne à Washington et avec d'autres associations américaines afin de nous assurer que nous collaborons le plus étroitement possible avec les Américains et que nous abordons la question de la sécurité nationale en mettant l'accent sur le périmètre.

En ce qui concerne le projet de loi et la poursuite de notre collaboration avec l'ASFC, nous devons nous assurer que les renseignements que devront fournir les entreprises de fabrication seront disponibles, que nos membres possèdent ces renseignements ou peuvent les obtenir facilement, et qu'ils peuvent les fournir dans les délais qu'exige une saine gestion frontalière — dont M. Bradley a parlé précédemment — et que les données exigées visent vraiment à accroître la sécurité à la frontière.

Pour conclure ma déclaration préliminaire, je dirais que les MEC appuient le projet de loi et qu'il est important, au cours des étapes à venir, à mesure que le Règlement sera rédigé et que la loi sera adoptée, que nous veillions à ce que les renseignements exigés soient essentiels à la sécurité et ne constituent pas un fardeau administratif supplémentaire pour les importateurs canadiens, qu'ils ne nuisent pas à notre compétitivité et qu'ils n'entraînent pas un resserrement des frontières, ce qui inquiète beaucoup nos membres.

Nous continuerons à collaborer avec l'ASFC pour mettre en œuvre ces initiatives. Il faut éviter d'adopter une approche uniformisée de l'évaluation des risques à la frontière. Nous devons mettre l'accent davantage sur les risques les plus importants, et c'est pourquoi nous appuyons ce projet de loi et les dispositions qu'il contient.

We agree with the principle of asking for more information to do a better risk assessment, but obviously we do not want to see information asked of companies that they are not able to provide or to provide at the time that it is needed to ensure that our goods can cross the border.

Finally, we need to ensure that what is being required of carriers and importers does not increase the complexity, costs and time delays that we experience in bringing goods into Canada.

Senator Tkachuk: So I understand, I think both of your organizations support the proposed legislation. You are here to make public some of the concerns that you are either negotiating or discussing with CBSA.

Mr. Bradley: Yes. I speak for the CTA. That is absolutely right. It is not the legislation or the fact that the minister would be able to request or require certain information—in the practical sense we understand why he needs to do that—but depending on how CBSA implements some of the programs surrounding this, we could have some real issues. It is a case for us that in a sense we are moving beyond where the Americans have moved when they introduced their ACE program. We are just not sure why that should be. We should be trying at the least to harmonize. We have all spent millions of dollars to meet the southbound prerogative. Why are we not taking things to the next step?

Some of our more recent discussions with CBSA have been productive, and I am hopeful that we can resolve some of those things, but we feel you need to be aware of them.

Mr. Laurin: To answer your question, as I indicated, we agree in principle with the legislation, but the article I was referring to is quite special. We are talking about an enabling provision. In other words, this article gives powers to the minister. I know he is coming here later today. When a piece of legislation gives new powers, we want to know why the new power is needed and what the government intends to do with it, which is why I explained a little bit of the context of why we think the legislation is being introduced and what some of the issues are that we are currently discussing with CBSA.

CBSA has been open in discussing these issues with us and our members, and going forward we are confident that we will find a way to work these issues through in a way that does not thicken the border. However, with these hearings on this bill and these provisions being enabling, it was relevant for us to address these issues today.

Senator Tkachuk: We appreciate that. Mr. Bradley, one of your main concerns is the fact that at the border presently you can go to a secure, bonded facility, if I got that right, and under supervision you could clear product. You are concerned now that

Nous sommes d'accord avec le principe selon lequel on exige davantage de renseignements pour mieux évaluer les risques, mais, évidemment, nous ne voulons pas que les entreprises soient appelées à fournir des renseignements qu'elles ne seront pas capables de fournir ou qu'elles ne peuvent fournir au moment opportun afin de permettre aux marchandises de franchir la frontière.

Enfin, il faut s'assurer que les exigences imposées aux transporteurs et aux importateurs ne viennent pas accroître la complexité, le coût et la durée du processus actuel d'importation de marchandises au Canada.

Le sénateur Tkachuk : Donc, d'après ce que je comprends, je crois que vos deux associations soutiennent le projet de loi. Vous êtes ici pour faire connaître certaines des préoccupations qui font l'objet de vos négociations ou de vos discussions avec l'ASFC.

M. Bradley : Oui. Je parle au nom de l'ACC. C'est tout à fait exact. Nous n'avons rien contre le projet de loi ni contre le fait que le ministre pourrait demander ou exiger certains renseignements — d'un point de vue pratique, nous comprenons pourquoi il doit le faire — mais nous pourrions faire face à de véritables problèmes selon la façon dont l'ASFC décide de mettre en œuvre certains des programmes connexes. Nous avons un peu l'impression que nous allons plus loin que les Américains quand ils ont adopté leur programme ACE, et nous ne comprenons simplement pas pourquoi. Nous devrions au moins viser à harmoniser nos efforts. Nous avons tous dépensé des millions de dollars pour satisfaire aux exigences de nos voisins du Sud. Pourquoi ne passons-nous pas simplement à la prochaine étape?

Certaines de nos plus récentes discussions avec l'ASFC ont été productives, et je suis porté à croire que nous pouvons régler quelques-uns de ces problèmes, mais nous pensons que vous devez être au courant de ces problèmes.

M. Laurin : Pour répondre à votre question, comme je l'ai mentionné, nous sommes d'accord en principe avec le projet de loi, mais l'article que j'ai mentionné est assez particulier. Nous parlons d'une disposition habilitante. Cela signifie, en d'autres termes, que cet article confère des pouvoirs au ministre. Je sais qu'il sera ici plus tard aujourd'hui. Quand un projet de loi confère des nouveaux pouvoirs à quelqu'un, nous voulons savoir pourquoi cette personne a besoin de ces pouvoirs et de quelle façon le gouvernement prévoit s'en servir. C'est pour cette raison que j'ai voulu situer un peu en contexte les raisons pour lesquelles nous pensons que le projet de loi est présenté et expliquer un peu les enjeux dont nous discutons actuellement avec l'ASFC.

L'ASFC s'est montrée ouverte à discuter de ces enjeux avec nous et avec nos membres et, pour la suite des choses, nous sommes certains que nous trouverons une façon de régler ces enjeux sans resserrer les frontières. Cependant, avec la tenue de ces audiences sur le projet de loi et vu qu'il contient des dispositions habilitantes, nous avons pensé qu'il était pertinent que nous abordions ces questions aujourd'hui.

Le sénateur Tkachuk : Nous en sommes heureux. Monsieur Bradley, l'une de vos principales préoccupations concerne le fait que vous pouvez actuellement, à la frontière, vous rendre à un endroit protégé et sous douane; si j'ai bien compris, vous pouvez

perhaps the ability to do that will not be provided. What would lead you to that assumption, and why would they take that ability away?

Mr. Bradley: I think that question is better posed to the CBSA, but I am making that assumption because in the model that has been described to the trade community to date, that would be the outcome. They would remove the ability to move goods in bond to an inland facility. If the data did not show up on time and if it was not accurate, the truck would be sent back to the United States, so the truck driver would have the enjoyment of spending the night in a parking lot in Detroit as opposed to being able to move inland where he can then drop the load at a secure CBSA facility — there are sufferance warehouses, they call them, across the country — and then being able to get himself and the tractor and trailer back to work. They would have to sit at the border and wait while the importer scrambles around to find the data, correct the data, and then start the process over again. Even from a security point of view it does not make sense.

Senator Tkachuk: When they get to that bonded facility, are they waiting for information before the truck is cleared to go to the next step because the information has not arrived there?

Mr. Bradley: That is right; the goods are sitting there in bond and will not clear until the proper information is provided, which can be minutes, hours or days.

Senator Tkachuk: When they are cleared, does someone pick up the load and haul it to wherever?

Mr. Bradley: That is right. It has worked very well for decades now, and the question is why would we want to get rid of that.

Senator Tkachuk: Mr. Laurin, do you have one item that is of concern to you, much like Mr. Bradley has that one item, so that we could focus with the minister and his officials when they arrive? I am referring to anything that you would like to get cleared up before we go to clause-by-clause consideration.

Mr. Laurin: The point that Mr. Bradley raised is certainly one that we are concerned about.

Senator Tkachuk: Do you mean the same issue?

Mr. Laurin: As I said in my remarks, we just need to ensure that the data required from importers can be obtained, that it is out there already and that we can acquire it easily, and that we can provide it within reasonable time frames, which is the issue that Mr. Bradley was describing, and that it actually is needed for

dédouaner les marchandises sous supervision. Vous craignez que cela ne soit plus possible. Qu'est-ce qui vous pousse à en arriver à cette conclusion, et pourquoi cette possibilité vous serait-elle retirée?

M. Bradley : Je crois qu'il faudrait surtout poser cette question à l'ASFC, mais j'en arrive à cette conclusion parce que, selon le modèle qui a été présenté au milieu commercial jusqu'à maintenant, c'est ce qui se produirait. On nous enlèverait la possibilité de transporter des marchandises sous douane jusqu'à des installations intérieures. Si les renseignements ne sont pas reçus à temps ou s'ils sont inexacts, le camion serait renvoyé aux États-Unis, ce qui signifie que le conducteur aurait le plaisir de passer la nuit dans un stationnement de Détroit plutôt que de pouvoir entrer au Canada afin de déposer le chargement dans des installations protégées de l'ASFC — il y a de ces entrepôts d'attente, comme on les appelle, un peu partout au pays — puis de pouvoir retourner au travail avec le camion et la remorque. Il serait obligé d'attendre à la frontière pendant que l'importateur tente de trouver les renseignements ou de les corriger pour que le processus recommence à partir du tout début. Même du point de vue de la sécurité, c'est absurde.

Le sénateur Tkachuk : Quand les marchandises sont transportées jusqu'à cet emplacement sous douane, est-ce qu'il faut attendre les renseignements pour que le camion soit dédouané et pour passer à la prochaine étape parce que les renseignements n'ont pas encore été transmis?

M. Bradley : C'est exact; les marchandises sont laissées sous douane et ne sont dédouanées qu'une fois que les renseignements requis sont fournis, ce qui prend parfois quelques minutes, mais parfois des heures ou des jours.

Le sénateur Tkachuk : Quand elles sont dédouanées, quelqu'un vient chercher le chargement et l'emporte à sa destination?

M. Bradley : C'est exact. Ce système fonctionne très bien depuis des décennies et nous nous demandons pourquoi on voudrait s'en débarrasser.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Laurin, y a-t-il une question qui vous préoccupe particulièrement, un peu comme dans le cas de M. Bradley, afin que nous puissions aborder plus particulièrement cette question avec le ministre et ses représentants quand ils seront parmi nous? Je pense à n'importe quelle question que vous aimeriez éclaircir avant que nous passions à l'examen article par article.

M. Laurin : La question soulevée par M. Bradley est certainement l'une des questions qui nous préoccupent.

Le sénateur Tkachuk : Vous parlez de la même question?

M. Laurin : Comme je l'ai dit dans ma déclaration, il faut simplement s'assurer que les données qui seront exigées des importateurs peuvent être obtenues, qu'elles existent et que nous pouvons les obtenir facilement, et que nous pouvons les fournir dans des délais raisonnables, ce qui correspond à la question

national security. In a nutshell, I would say these are the elements and the framework in which we are looking at these data elements that we will be asked to provide.

Senator Tkachuk: Mr. Bradley, you had said you assume that the two borders are interested in some harmonization, and that this bill takes the program just one step more than the American one. Could you explain that a little further so we are clear about that?

Mr. Bradley: Yes. It is two things. One is that in the United States they did not move on the land borders to require the same amount of data that is proposed presently to be required to cross into Canada, and they do not have the same history of sufferance warehouses in the United States. They did not move to abandon that approach in the U.S.

Senator Tkachuk: Could you give us one example of information that we require that the Americans do not?

Mr. Laurin: I do not have a specific piece of information, but I could follow up with the committee afterwards. I do not have that information with me. I do not know off the top of my head.

Mr. Bradley: I have here four additional data elements. I cannot say that the Americans do not ask for one or another of them, but the importer will now have to provide information on fumigation; on special handling, which could be for a particular type of product; on dangerous cargo, which seems reasonable — again, dangerous cargo can be soap or anything else; and finally information will have to be provided on the manufacture itself, which can be really difficult if you have a manufactured good that has all kinds of different elements to it. The manufacturers could be from anywhere and it could be difficult for the importer to track that down. We are working in a just-in-time situation. Particularly in moving auto parts between Windsor and Detroit, it is not a question of hours; it is minutes that we are talking about here.

Currently, if the importer cannot get that data in time, the truck can go into a bonded warehouse and wait until they do get it. However, if you send the truck back, that will create havoc.

Mr. Laurin: It is hard for us to answer your question directly, because the elements have not yet all been defined. We are still in discussions and consultations with the agencies.

Senator Tkachuk: These are legitimate concerns and I am glad they are brought forward here. We will ask the minister and the department officials when they are before us.

soulevée par M. Bradley, et que ces renseignements sont véritablement exigés à des fins de sécurité nationale. En résumé, je dirais que nous nous préoccupons essentiellement des éléments qui seront exigés et du contexte dans lequel ces éléments seront analysés.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur Bradley, vous avez dit que, à votre avis, les responsables des deux côtés de la frontière souhaitent une certaine harmonisation et que le projet de loi fait en sorte que le programme franchit un pas de plus que le programme américain. Pouvez-vous fournir quelques explications afin que tout soit bien clair à ce sujet?

M. Bradley : Oui. La réponse comporte deux volets. D'abord, aux États-Unis, on n'a pas, pour protéger les frontières terrestres, décidé d'exiger la même quantité de renseignements que ce que l'on propose de faire pour pouvoir entrer au Canada. De plus, les entrepôts d'attente n'existaient pas par le passé aux États-Unis. Ils n'ont pas eu à laisser tomber cette façon de faire.

Le sénateur Tkachuk : Pouvez-vous nous donner un exemple de renseignement qui serait exigé au Canada et qui ne l'est pas aux États-Unis?

M. Laurin : Je ne possède pas précisément cette information, mais je pourrai l'envoyer au comité plus tard. Je n'ai pas l'information avec moi. Je ne peux pas vous le dire de mémoire.

M. Bradley : J'ai ici quatre nouveaux renseignements qui seront exigés. Je ne saurais vous dire si les Américains les exigent aussi, mais l'importateur devra maintenant fournir des renseignements sur la désinfection; sur la manutention spéciale, dans le cas, par exemple, d'un type particulier de produit; sur les cargaisons dangereuses; ce qui semble raisonnable — il faut tout de même souligner qu'une cargaison dangereuse peut contenir du savon ou bien d'autres choses; et, finalement, sur l'usine de fabrication en tant que telle, ce qui peut être très difficile dans le cas de produits manufacturiers composés de divers éléments. Les fabricants peuvent être situés un peu n'importe où, et l'importateur peut avoir de la difficulté à remonter la filière. Nous travaillons dans un contexte de « juste-à-temps ». Particulièrement en ce qui concerne le transport de pièces automobiles entre Windsor et Détroit : ce n'est pas une question d'heures, dans ce cas, c'est une question de minutes.

À l'heure actuelle, si l'importateur est incapable de fournir les renseignements à temps, le camion se retrouve dans un entrepôt sous douane en attendant les renseignements. Si vous décidez de plutôt faire faire demi-tour au camion, ce sera un désastre.

M. Laurin : C'est difficile pour nous de répondre directement à votre question parce que certains détails n'ont pas encore été définis. Nous sommes encore en discussion et en consultation avec les organismes.

Le sénateur Tkachuk : Il s'agit de préoccupations légitimes et je suis heureux que vous nous en fassiez part aujourd'hui. Nous interrogerons le ministre et les représentants du ministère à ce sujet quand nous les rencontrerons.

The Chair: I do want to question on just a point, Mr. Bradley. You said “just in time.” If you are in a just-in-time relationship with an exporter, do you not know that person pretty well?

Mr. Bradley: You may or you may not. You may know the shipper but not necessarily all the other supply chain partners, the people whose goods are business inputs into that product. You will not know that necessarily. The carrier does not work for the customs broker. The customs broker works for the importer. There are parties to the supply chain that the carrier does not have a relationship with.

The Chair: I am talking about a manufacturer who has a just-in-time system. Clearly he knows exactly what he is getting, otherwise he does not have a just-in-time system.

Mr. Laurin: The nature of integrated supply chains now is such that if you are a Canadian manufacturer and you import components from the United States, to take an example, you may be importing components from an American manufacturer that might have 25 product lines. They might manufacture different types of brake pads. They might manufacture many different types, and some types might have a lot of value added, and some product lines might be manufactured all around the world. The manufacturer might be buying from various vendors and suppliers from different parts of the globe. They are in many ways a manufacturer and in many ways also a distributor. When you deal with a distributor, let us say importing goods from an American distributor who also manufactures some products, in the distributing component you do not necessarily know where all these goods have been manufactured. You would think that in most cases they would, but in some cases they might not. In fact you are seeing, for example companies, going bankrupt now and their assets are being sold in the market and someone might buy some brake pads from a company that went bankrupt. Who manufactured each and every brake pad is the type of information that can be very difficult to obtain, and especially difficult to obtain within a reasonable time frame.

Senator Banks: I want to get a comfort level here. I believe you know the process here. We are going to try to deal with whether this committee will recommend the passage of this bill to the Senate. If it does, and we will try to do that today, then the Senate will consider the bill and consider that recommendation. Ordinarily that would mean that the Senate would pass the bill.

A lot of the stuff that will actually apply to what you are talking about is not known yet. I want to find out a certain comfort level about the nature of the consultation that is going on. I think you were probably in the room when our previous witnesses were testifying, were you? No. Mr. Bradley, you were, so you heard what they said about consultation.

Le président : J'aimerais seulement vous poser une question, monsieur Bradley. Vous avez parlé de « juste-à-temps ». Si vous entretenez une relation « juste-à-temps » avec un exportateur, est-ce que vous ne le connaissez pas très bien?

M. Bradley : Ça dépend. Parfois, vous connaissez l'expéditeur, mais pas nécessairement les autres partenaires de la chaîne d'approvisionnement, les personnes dont les marchandises sont des intrants qui entrent dans la fabrication du produit. Vous ne le savez pas toujours. Le transporteur ne travaille pas pour le courtier en douane. Le courtier en douane travaille pour l'importateur. Il y a certains partenaires de la chaîne d'approvisionnement avec lesquels le transporteur n'a pas de relation.

Le président : Je parle d'un manufacturier qui fonctionnerait selon un système de livraison juste-à-temps. Il est certainement au courant de ce qu'il obtient, sinon il n'utiliserait pas le système juste-à-temps.

M. Laurin : Maintenant, la nature des chaînes d'approvisionnement intégrées est telle que si vous êtes un manufacturier canadien et que vous importez, par exemple, des pièces des États-Unis, il se peut que vous importiez des pièces d'un fabricant américain qui compte 25 gammes de produits. Il peut fabriquer, par exemple, divers types de plaquettes de frein. Il peut en fabriquer de nombreux types, et certains peuvent avoir une grande valeur ajoutée, et certaines gammes de produits peuvent être fabriquées n'importe où dans le monde. Le manufacturier achète peut-être auprès de vendeurs et de fournisseurs de diverses régions du monde. D'une certaine façon, un fabricant est aussi un distributeur. Si vous faites affaire avec un distributeur, disons pour importer des marchandises d'un distributeur américain qui fabrique aussi certains produits, vous ne savez pas nécessairement, pour l'aspect distribution, où toutes les marchandises ont été fabriquées. Vous pouvez supposer que c'est le manufacturier qui les a fabriquées, mais ce n'est pas toujours le cas. On peut voir, par exemple, des entreprises qui ont fait faillite, mais leurs produits sont vendus sur le marché, et il se peut que quelqu'un achète des plaquettes de frein d'une entreprise qui a fait faillite. Il peut être très difficile de savoir qui a fabriqué chacune des plaquettes de frein, surtout dans un délai raisonnable.

Le sénateur Banks : J'aimerais que nous soyons tous à l'aise. Je crois que vous connaissez le processus. Nous allons tenter de déterminer si le comité recommandera au Sénat d'adopter ce projet de loi. Nous tenterons de prendre une décision aujourd'hui. Si le comité recommande l'adoption du projet de loi, le Sénat examinera le projet de loi et notre recommandation. Habituellement, cela veut dire que le Sénat adoptera le projet de loi.

Une bonne partie de ce qui s'appliquera véritablement à ce dont vous parlez n'a pas encore été défini. J'aimerais que nous soyons à l'aise avec la nature de la consultation en cours. Je crois que vous étiez probablement présent quand les témoins précédents ont témoigné, n'est-ce pas? Non. Monsieur Bradley, vous étiez présent; vous avez donc entendu ce qu'ils ont dit au sujet de la consultation.

Winston Churchill said that consultation is a wonderful thing. You can consult the prisoner as to whether he would like to have his head chopped off in the morning, and on the whole he is likely to say that he would rather not, and then when you chop his head off in the morning you can say that you consulted with him.

Is the consultation you are involved in now satisfactory to you? Are you comfortable that you are having input into the consultation as opposed to receiving announcements? Is it real consultation?

Mr. Bradley: I would say that at this stage, yes, it is real consultation. If I can show my Churchillian side as well, the proof is in the pudding at the end of the day. You may be completely dissatisfied if, after the consultative process, after having made these reasonable arguments founded on fact, they are not adopted; then the consultative process would have been a failure. I do think at this point in time the discussions are showing a degree of responsiveness; however, we do not have any answers at this point.

Senator Banks: If it turns out to be a compromise, which all good negotiations or consultations are, where everyone gains a little less than they wanted to and leaves a little more on the table than they wanted to and you get halfway, will that be okay?

Mr. Bradley: That depends on what “halfway” means. We have proposed two solutions, a best choice and a second-best choice. We could live with that second-best choice, but I think we have to be extremely careful. We have been very concerned for many years about the costs that predominantly the United States has been imposing upon trade facilitation, which have been critical at times. I think this is our opportunity to harmonize with some of their programs. I am not saying we should adopt everything they do holus-bolus, but we need to be cognizant of not going down the same road of adding more cost where it is not warranted. We are always looking for compromise, and we propose to compromise.

Senator Banks: Your members probably keep track of the amount of movement of trucks back and forth across the border. We have always had a trade advantage in that respect with the United States, a trade surplus, and I suppose that the movement of trucks is one way to measure that. Is the movement of trucks going in the right direction in the interests of Canadians?

Mr. Bradley: No, it is not. It is down substantially.

Senator Banks: By comparison with what it used to be?

Mr. Bradley: Yes. In fact, in 2008, the number of trucks crossing the Canada-U.S. border at the busiest border crossings in Ontario, where the bridge operators themselves keep this sort of data, was down below 2001 levels.

Winston Churchill a dit que la consultation était une chose merveilleuse. Vous pouvez consulter un prisonnier pour savoir s'il veut qu'on lui tranche la tête le lendemain matin, et il répondra probablement qu'il ne veut pas. Ensuite, quand vous lui tranchez la tête le matin, vous pourrez dire que vous l'avez consulté.

Êtes-vous satisfait de la consultation à laquelle vous participez actuellement? Vous sentez-vous à l'aise et pensez-vous que vous avez vraiment votre mot à dire et qu'on ne fait pas que vous imposer des décisions? S'agit-il d'une véritable consultation?

M. Bradley : Pour l'instant, je dirais que, oui, c'est une véritable consultation. Si je peux me permettre, je ferai aussi ressortir le Churchill en moi pour vous dire que c'est au fruit que l'on reconnaît l'arbre. Vous pouvez être tout à fait insatisfait si, à la suite du processus de consultation, et après avoir présenté tous vos arguments raisonnables fondés sur des faits, vos idées ne sont pas retenues; dans ce cas, le processus de consultation a été un échec. Pour l'instant, les discussions me semblent plutôt ouvertes, mais nous n'avons obtenu aucune réponse jusqu'à maintenant.

Le sénateur Banks : S'il en ressort un compromis, comme dans toutes bonnes négociations ou consultations, et que chacun en gagne un peu moins que ce qu'il aurait souhaité et en perd un peu plus que ce qu'il aurait souhaité de façon à ce que tout le monde se rencontre à mi-chemin, serez-vous satisfait?

M. Bradley : Cela dépend de ce que vous voulez dire par « à mi-chemin ». Nous avons proposé deux solutions, l'une que nous préférons et une autre qui pourrait convenir. Nous pourrions nous contenter de cette seconde solution, mais je crois qu'il faut être très prudents. Nous sommes très préoccupés, depuis des années, par les coûts, principalement imposés par les États-Unis, qui nuisent à la facilitation du commerce et qui ont, à certains moments, été dangereux. Je crois que nous avons une occasion d'harmoniser nos mesures avec certains de leurs programmes. Je ne dis pas que nous devrions copier tout ce qu'ils font sans réfléchir, mais nous devons faire attention de ne pas suivre la même voie et de ne pas ajouter des coûts qui sont inutiles. Nous sommes toujours à la recherche d'un compromis, et nous en proposons un.

Le sénateur Banks : Votre alliance est probablement au courant du nombre de camions qui traversent la frontière dans les deux directions. Nous avons toujours eu un avantage commercial sur les États-Unis à ce sujet, un excédent commercial, et je suppose que l'une des façons de mesurer cet excédent est d'observer le transport par camion. Est-ce que les données sur le transport par camion permettent de conclure que la situation évolue dans l'intérêt des Canadiens?

M. Bradley : Non, ce n'est pas le cas. Le secteur connaît un important ralentissement.

Le sénateur Banks : Par rapport à une certaine époque?

M. Bradley : Oui. En fait, en 2008, le nombre de camions qui ont traversé la frontière canado-américaine aux postes frontaliers les plus fréquentés de l'Ontario, là où les exploitants des ponts recueillent ce type de données, était encore moins élevé qu'en 2001.

As well, we have seen what has always been the Canadian head haul, that Canadian advantage. The southbound movement of freight has virtually dried up. It is not a surprise to people in the trucking industry that Canada is now in a trade deficit. This is not a new phenomenon that just started last November when the banks went into crisis; this has been going on now for almost two years.

Senator Banks: Does it have anything to do with the bill before us?

Mr. Bradley: There are always a lot of factors at play, whether the dollar or the U.S. demand situation, et cetera. I would suggest to you that the thickening of the border, which has taken into account a number of different facets, is a contributing factor to that, absolutely.

Senator Banks: Do you find that as well, Mr. Laurin?

Mr. Laurin: I would echo Mr. Bradley's comments in response to your question. Yes, we have been consulted, and this is more an ongoing process. We have a lot of discussions back and forth. Have we been listened to? We will see with the results. If we continue to have dialogue with the CBSA, it is because we think it is important. We certainly value this dialogue very much.

We are obviously concerned. We are talking about something that could, if we do not do this correctly, have disruptive impacts on the North American supply chain. Obviously, it is important both for us and, we feel, for the government to ensure that we implement these measures in a way that does not have these disruptive impacts.

Senator Banks: If there were such disruptive impacts, would that have a major effect on Canadian manufacturing? Canadian manufacturing is in a jam already as a result of the global situation.

Mr. Laurin: Our members are under severe stress currently with what is going on in the credit markets in Canada and internationally. With respect to the downturn in the U.S. markets, most of our industrial production in Canada is sold in the United States, so anything that happens south of the border is of huge interest to us.

Our members are having difficult times right now. We are talking about supply chains that are integrated between Canada and the United States. If you look at the auto sector, which is a classic example, you are talking about cars assembled in one country relying on components brought in from another country that has components coming in from yet another country.

Senator Banks: Such as India?

Mr. Laurin: Yes, different parts of the world. With respect to the future of manufacturing, our members are telling us that the future of their business is focusing on where you have the most

Nous avons aussi vu ce qui est arrivé au fret principal canadien, à l'avantage du Canada depuis toujours. Le transport de chargements vers le sud a beaucoup diminué. Les gens de l'industrie du camionnage savent bien que le Canada fait maintenant face à un déficit commercial. Ce phénomène ne date pas de novembre dernier, quand la crise bancaire a commencé; il existe depuis maintenant près de deux ans.

Le sénateur Banks : Est-ce que ce ralentissement a quelque chose à avoir avec le projet de loi que nous examinons?

M. Bradley : Il y a toujours de nombreux facteurs en jeu, que ce soit la valeur du dollar ou la situation de la demande aux États-Unis, par exemple. Je vous dirais toutefois que le resserrement des frontières, qui prend diverses formes, est certainement un facteur qui contribue à ce ralentissement.

Le sénateur Banks : Êtes-vous aussi de cet avis, monsieur Laurin?

M. Laurin : Pour répondre à votre question, je répèterais ce qu'a dit M. Bradley. Oui, nous avons été consultés, et cette consultation prend davantage la forme d'un processus continu. De nombreuses discussions ont eu lieu dans les deux directions. Est-ce qu'on nous a écoutés? Nous le saurons quand nous connaîtrons les résultats de la consultation. Si nous continuons à discuter avec l'ASFC, c'est parce que nous pensons que nos discussions sont importantes. Nous estimons certainement beaucoup ces consultations.

Évidemment, nous sommes inquiets. Nous parlons d'une mesure qui, si elle n'est pas prise correctement, pourrait avoir des répercussions négatives sur la chaîne d'approvisionnement de l'Amérique du Nord. Visiblement, il est important, pour nous, mais aussi, d'après nous, pour le gouvernement, de nous assurer que les mesures seront prises de façon à éviter toute répercussion négative.

Le sénateur Banks : Si ces répercussions négatives devaient survenir, est-ce qu'elles auraient une grande incidence sur le secteur canadien de la fabrication? Ce secteur se retrouve déjà coincé à cause de la situation mondiale.

M. Laurin : À cause de ce qui arrive aux marchés du crédit au Canada et à l'étranger, nos membres font présentement face à un grand stress. Au sujet de l'effondrement des marchés américains, la majorité de notre production industrielle au Canada est vendue aux États-Unis, ce qui fait que tout ce qui se passe au sud de la frontière nous préoccupe grandement.

Nos membres connaissent actuellement une période difficile. Nous parlons des chaînes d'approvisionnement entre le Canada et les États-Unis qui sont intégrées. Si l'on prend un exemple classique, le secteur de l'automobile, on parle de voitures qui sont assemblées dans un pays à partir de pièces provenant d'un autre pays et elles-mêmes composées de pièces qui viennent d'un autre pays.

Le sénateur Banks : Comme l'Inde?

M. Laurin : Oui, de diverses régions du monde. En ce qui concerne l'avenir du secteur de la fabrication, nos membres nous disent que l'avenir de leur entreprise passe par les endroits qui

value-added, finding supply chain partners throughout the world. You work with the best, and that is how you organize your business.

It is important, not only at the land border but also through all points of entry, that we have a seamless logistics system because companies will increasingly rely on our borders, our logistics systems, our carriers and everyone else to operate just in time but also to ensure that their supply chains work efficiently.

Senator Zimmer: Mr. Bradley, Mr. Laurin, thank you both for your presentations. I have the same question for each of you.

Based on your experience, what is the most significant impediment to efficiency for the organizations and companies within your respective associations?

Mr. Bradley: I would say that it is the loss of risk assessment principles that has occurred since the signing of the Smart Border Accord in the fall of 2001. The FAST program, the Free and Secure Trade Program, was developed in order to allow for not only facilitated trade, but more facilitated trade than on September 10, 2001. There were problems at the border before 9/11.

The promise was that for legitimate trade—the vast majority of trade, the vast majority of trucking companies, drivers, manufacturers, importers and exporters, who are not bad guys—we would have a better situation, in that the resources would be focused on the bad guys or the people we do not know.

That has not happened. Frankly, many people in the trade are questioning what the value is of the low-risk programs. The situation has not turned out the way we wanted, and there has been a continual piling on of more requests for more data, more systems, more regulations, more charges and more fees.

I realize how difficult it is dealing with the Americans when their thought processes are perhaps a little different than ours here in Canada. We have lost sight of the risk assessment approach to check everything and everyone all the time. You cannot do that.

Mr. Laurin: From our members' standpoint, the most significant impediment to efficiency or what can actually help us reduce inefficiency has much to do with technology. From a manufacturing company's standpoint, inefficiency is what you are trying to get rid of. Companies try to improve their productivity and they strive to be efficient in manufacturing, and much of that is accomplished through acquiring new technologies. That is why when we go to the Minister of Finance, we try to improve the tax

offrent la plus grande valeur ajoutée. C'est pourquoi ils tentent de trouver des partenaires de la chaîne d'approvisionnement partout dans le monde. Vous trouvez les meilleurs partenaires, et vous organisez vos affaires en conséquence.

Nous devons absolument disposer de systèmes logistiques transparents, non seulement à la frontière terrestre, mais aussi à tous les points d'entrée, parce que les entreprises compteront de plus en plus sur nos frontières et nos systèmes logistiques, sur nos transporteurs et sur tous les autres partenaires pour fonctionner en mode « juste-à-temps » et pour s'assurer que leurs chaînes d'approvisionnement sont efficaces.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Bradley, monsieur Laurin, je vous remercie de vos déclarations. J'aimerais vous poser une question à tous les deux.

D'après votre expérience, quel est l'élément qui nuit le plus à l'efficacité des organismes et des entreprises qui font partie de vos associations respectives?

M. Bradley : Je dirais qu'il s'agit de la disparition des principes d'évaluation des risques à la suite de la signature de l'Accord sur la frontière intelligente à l'automne 2001. Le programme EXPRES, pour Expéditions rapides et sécuritaires, a été créé dans le but de faciliter le commerce, et même de le rendre encore plus simple que le 10 septembre 2001. Il y avait des problèmes à la frontière avant le 11 septembre.

Ce qu'on promettait, avec ce programme, c'était que le commerce légitime, c'est-à-dire la très grande majorité du commerce, la très grande majorité des entreprises de camionnage, des camionneurs, des fabricants, des importateurs et des exportateurs, qui sont tous honnêtes, verraient leur situation s'améliorer et que les ressources seraient consacrées aux mesures qui visent les gens malhonnêtes ou ceux que nous ne connaissons pas.

Mais ce n'est pas ce qui s'est produit. Bien honnêtement, dans le secteur du commerce, de nombreuses personnes remettent en question la pertinence des programmes à faible risque. La situation n'a pas tourné à notre avantage, et les demandes concernant toujours plus de données, toujours plus de systèmes, toujours plus de règlements, de frais et de droits n'ont pas cessé de s'accumuler.

Je me rends compte qu'il est difficile de faire affaire avec les Américains parce qu'ils ne pensent parfois pas comme nous, au Canada. Nous avons perdu de vue l'approche en matière d'évaluation des risques et maintenant, nous vérifions tout, tout le temps. Ce n'est pas une bonne solution.

M. Laurin : Du point de vue de nos membres, ce qui nuit le plus à leur efficacité, ou ce qui est le plus susceptible de réduire les problèmes d'efficacité, ce sont les solutions technologiques. Pour une entreprise de fabrication, l'inefficacité est ce dont elle tente de se débarrasser. Les entreprises veulent accroître leur productivité et s'efforcent d'être efficaces dans le domaine de la fabrication et, pour ce faire, l'acquisition de nouvelles technologies joue un grand rôle. C'est pourquoi, quand nous nous adressons au

treatment of technology, and we try to provide incentives for companies to invest in new technology, new machinery and equipment.

From a border perspective, using better technologies they can do a better risk assessment in order to facilitate trade and to ensure that the legitimate companies that are importing legitimate goods and using legitimate carriers and just want to go about their business are not the people we are sending into secondary inspection at the border.

Because we have these more advanced tools, we are better able to target the goods that should not be entering Canada. With respect to legitimate trade, we do fewer inspections because we have a better way of assessing which shipments should be inspected at the border and which should be left alone and be allowed to pass the border freely. Technology is where a lot of the solutions lie.

Senator Wallin: I ask for just an opinion, I guess, from both of you. As I listen to you today, it certainly makes me wish that we had taken on the issue of perimeter security more directly.

You have talked about harmonization, as Senator Tkachuk raised, and said that you are trying not to get ahead of that. Do you see things in this bill or in other legislation that are making it more difficult even to contemplate some notion of perimeter?

Mr. Bradley: It depends again on how the powers are used. I do think this ties into the move to automate the border. That is the direction we need to go in. However, the problem is that through automation, if people — the enforcement community, for example — start to see this as an opportunity to ask for more and more, that is where we run into problems. Directionally, the bill is fine. It is what is done with those powers afterward that is the concern.

I look back on the experience the trade community went through when the Americans introduced their automated customs environment: we supported the direction philosophically, but they made an absolute sham of the introduction. It was the most poorly rolled out, untested program imaginable, and the costs were horrendous.

The issue is how things play out at the end of the day. The direction is right, but we have to get it right once we have that power.

Mr. Laurin: I agree with Mr. Bradley. The short answer is no. This is enabling legislation, so the details will follow later unless the bill is amended. I do not see anything in this bill as it stands

ministre des Finances, nous lui demandons d'améliorer le traitement fiscal des technologies et d'offrir aux entreprises des mesures qui les inciteront à investir dans de nouvelles technologies, des nouvelles machines et de nouveaux équipements.

En ce qui concerne le contrôle à la frontière, le fait d'utiliser de meilleures technologies peut permettre de mieux évaluer les risques et donc de faciliter le commerce puisqu'on s'assurera que les entreprises légitimes qui importent des marchandises légitimes et qui ont recours à des transporteurs légitimes et veulent simplement vaquer à leurs affaires ne sont pas celles qui subissent une seconde inspection à la frontière.

Grâce à ces outils de pointe, nous serons mieux en mesure de cibler les marchandises qui ne devraient pas entrer au Canada. En ce qui concerne le commerce légitime, nous effectuons moins d'inspections parce que nous avons une meilleure méthode qui nous permet d'évaluer quels sont les chargements qui doivent être inspectés à la frontière et quels sont ceux qui peuvent traverser la frontière librement sans autre forme de procès. Les technologies constituent une grande partie de la solution.

Le sénateur Wallin : J'aimerais, je crois, simplement connaître votre avis à tous les deux. Après avoir entendu ce que vous avez dit aujourd'hui, je ne peux que penser que nous aurions dû aborder la question du périmètre de sécurité de façon plus directe.

Vous avez parlé d'harmonisation, comme l'a mentionné le sénateur Tkachuk, et vous avez dit que vous tentez de ne pas aller trop loin à ce sujet. Y a-t-il, d'après vous, des éléments dans ce projet de loi ou dans d'autres dispositions législatives qui font qu'il est plus difficile de simplement même envisager une notion de périmètre?

M. Bradley : Encore une fois, cela dépend de la façon dont les pouvoirs sont utilisés. Je crois que cela s'inscrit dans la volonté d'automatiser la frontière. C'est dans cette direction que nous devons aller. Le problème, toutefois, avec l'automatisation, c'est que les gens — les responsables de l'exécution de la loi, par exemple — peuvent considérer qu'il s'agit d'une occasion de demander encore plus de renseignements, et c'est là que le bât blesse. Le projet de loi en tant que tel va dans la bonne direction, mais c'est la façon dont les pouvoirs seront utilisés qui nous préoccupe.

Je pense à ce qu'a vécu le milieu commercial quand les États-Unis ont mis sur pied leur système de douane automatisé : nous avons appuyé les principes qui sous-tendaient ce changement, mais la mise sur pied du système s'est révélée une véritable imposture. Le système avait été mal déployé, et n'avait à peu près pas été mis à l'essai, et les coûts associés à sa mise en œuvre étaient horribles.

La véritable question, c'est comment les choses tourneront au bout du compte. La direction qui a été prise est la bonne, mais elle ne doit pas changer une fois que nous aurons tous ces pouvoirs.

M. Laurin : Je suis d'accord avec M. Bradley. La réponse courte est non. Il s'agit d'une disposition législative habilitante, et nous connaissons tous les détails plus tard sauf si le projet de loi

now that would not allow us to do that. When the bill is interpreted and the regulations follow, it is important to ensure that we work more closely with the United States.

Senator Zimmer's question asked about the inefficiencies. Border management has a lot to do with regulations administered by CBSA but actually drafted by other agencies. We are seeing that in Canada and in the United States. Things from product safety to animal plant inspection are the types of regulations that are becoming more and more of a burden for companies exporting to the U.S. or importing into Canada. Many of our advocacy efforts with government have been focused on these other requirement and regulations that actually create many inefficiencies and do not always end up having the public policy impact they were initially drafted for. In fairness, even though CBSA has to administer them, some of the regulations and burdens do not necessarily originate from that department. CBSA is there to administer what is put in place by other departments.

Senator Mitchell: I would like to pursue the differential application of this bill or these provisions potentially to train and truck traffic. It seems to me, first, that the review and investigation will be much more intensive for trucks than it will be for trains, because trucks are coming right up to the border. From what we heard earlier, there is a greater, more intense structure. Is that the case? If it is, how will that affect your competitiveness with train shipping?

Mr. Bradley: How will it affect our competitiveness with trains?

Senator Mitchell: Yes.

Mr. Bradley: We are in two different businesses. Trucks are in the shorter-distance, smaller shipments that are time sensitive. Rail tends to be in the longer-distance, bulky stuff that is usually not time sensitive.

Over the last eight years, we have not necessarily seen a deterioration in freight moving from truck to rail. There has been no big shift there. It has simply added costs onto the supply chain, so that the customer of the trucking industry, to whom these things ultimately flow through, pays more.

We look at it from a North American context, and we hear the U.S. president and the Prime Minister and the president of Mexico talking about wanting to make North America more competitive with the other great trading blocks, yet we have added this cost onto our supply chain. We hope it has made things more secure.

est modifié. Je ne vois rien, dans le projet de loi, dans sa forme actuelle, qui nous empêcherait de le faire. Quand le projet de loi sera interprété et que le règlement connexe sera élaboré, il faudra nous assurer que nous collaborerons plus étroitement avec les États-Unis.

Le sénateur Zimmer a posé une question sur ce qui nuit à l'efficacité. La gestion des frontières est étroitement liée aux règlements administrés par l'ASFC, mais rédigés par d'autres organismes. Cette situation existe au Canada, mais aussi aux États-Unis. Certains règlements, comme ceux qui concernent la sécurité des produits ou l'inspection des animaux ou des végétaux sont le type de règlements qui représentent de plus en plus un fardeau pour les entreprises qui exportent des marchandises vers les États-Unis ou qui en importent au Canada. Nos revendications auprès du gouvernement ont beaucoup porté sur ces exigences et ces règlements qui sont, en fait, bien souvent la source du manque d'efficacité et qui n'ont pas toujours les répercussions prévues à l'origine sur l'intérêt public. Pour être juste envers l'ASFC, il faut bien dire que, même si elle doit administrer ces règlements et ces exigences qui représentent un fardeau, ce n'est pas toujours elle qui les a créés. L'ASFC a le rôle d'administrer les mesures mises en place par d'autres ministères.

Le sénateur Mitchell : J'aimerais aborder la question de l'autre application de ce projet de loi ou de ces dispositions, c'est-à-dire de son application au trafic de camions mais aussi au trafic ferroviaire. J'ai l'impression, d'abord, que les camions devront subir des enquêtes et des examens beaucoup plus poussés que les trains parce qu'ils arrivent directement à la frontière. D'après ce que nous avons entendu précédemment, la structure est plus stricte et plus imposante. Est-ce bien le cas? Si oui, est-ce que cela aura des répercussions sur votre compétitivité par rapport au transport de marchandises par train?

M. Bradley : En quoi le projet de loi aura-t-il des répercussions sur notre compétitivité par rapport aux trains?

Le sénateur Mitchell : Oui.

M. Bradley : Il s'agit de deux secteurs distincts. Les camions couvrent des distances plus courtes et transportent de plus petits chargements qui doivent être transportés rapidement. Les trains servent habituellement à transporter des marchandises encombrantes, qui n'ont pas à être livrées rapidement, sur de plus longues distances.

Nous n'avons pas vraiment constaté des détériorations du transport de marchandises par camion au profit du transport ferroviaire au cours des huit dernières années. Il n'y a pas vraiment eu ce type de transition. C'est simplement que les coûts ont augmenté pour la chaîne d'approvisionnement, ce qui signifie que les clients de l'industrie du camionnage, à qui les marchandises sont destinées, au bout du compte, paient davantage.

Si l'on observe la situation du point de vue de l'Amérique du Nord, on constate que le président américain, le premier ministre et le président du Mexique affirment qu'ils veulent rendre l'Amérique du Nord plus concurrentielle par rapport aux autres blocs commerciaux. Pourtant, on vient ajouter des coûts pour notre chaîne d'approvisionnement. Nous espérons au moins que la sécurité s'est améliorée.

Senator Mitchell: But it has not really.

My follow-up question might fall more within Mr. Laurin's purview. If all the paperwork is not in place, particularly if you had a truck with two or three different importers' goods on it, the truck would be turned back and held up. Would it be the same with trains? Every train has to have more than one importer receiving materials, and as big as they could be, would we actually turn that whole train back because one importer had not provided the paperwork?

Mr. Laurin: I am not sure I know the answer. I do not know whether the railway association will appear before the committee. I do not have that information. I would presume that the same treatment would prevail.

Mr. Bradley: I am out on a bit of a limb here, but the railways have had a different system that you were talking about with the previous panellists. They do not have the same warehouse situation we have in trucking. I do not expect it would impact them the same, but I do not know that for a fact.

Senator Mitchell: I will pursue it elsewhere. Thank you very much.

The Chair: You both have counterparts in the United States. What do they say to you when they are faced with the same sorts of issues? Do they express the same level of concern that you have about the thickening of the border?

Mr. Bradley: We work closely with our counterparts in the United States. We have to, because it does not always work for us to march down to meet the Department of Homeland Security. We have a very good and productive relationship with them. However, I could probably say across the board that while there is a degree of interest, it is nowhere near the level of interest that exists here in Canada. Other than Mexican trucks coming into the United States, border issues do not get the same degree of concern amongst the width and breadth of the American trucking association membership as they do in Canada; clearly not. Saying that, we have a productive relationship with them, but it is not top-of-the-list of their priorities, whereas it is for us, because it is for our economy.

Mr. Laurin: I can speak for my association. Our counterpart in the United States is the National Association of Manufacturers. We meet with them and talk to them continually. We have been great allies not only on customs and border issues but also on other issues. With Buy America, more recently, they have been helpful in carrying some of the messages that our joint members have been raising. Mr. Bradley might have a lot of joint memberships with his counterparts. A significant portion of our members, especially larger companies, are members of both the Canadian and the U.S. associations. It makes sense for us to work

Le sénateur Mitchell : Pas vraiment, malheureusement.

Ma prochaine question concerne peut-être davantage les compétences de M. Laurin. Si tous les documents ne sont pas en ordre, par exemple dans le cas d'un camion qui contient des marchandises provenant de deux ou trois importateurs différents, le camion doit faire demi-tour et attendre. Est-ce que c'est la même situation avec les trains? Chaque train possède certainement des marchandises provenant de plus d'un importateur et, étant donné que les trains peuvent être très gros, est-ce qu'on renvoie un train en entier parce qu'un importateur n'a pas fourni les documents exigés?

M. Laurin : Je ne suis pas sûr de connaître la réponse. Je ne sais pas si l'association des chemins de fer se présentera devant le comité. Je ne possède pas cette information. Je suppose que le même traitement serait imposé.

M. Bradley : Je vais m'avancer un peu, ici. Les chemins de fer fonctionnent un peu différemment de ce que vous décriviez auparavant avec les intervenants précédents. Ils n'ont pas, comme dans le secteur du camionnage, d'entrepôts d'attente. Je ne pense pas que le projet de loi aurait les mêmes répercussions sur le secteur ferroviaire, mais je n'en suis pas absolument sûr.

Le sénateur Mitchell : Je vais continuer à m'informer. Je vous remercie.

Le président : Il existe, aux États-Unis, des associations semblables aux vôtres. Que vous disent-elles quand elles font face aux mêmes types d'enjeux? Ont-elles les mêmes préoccupations que vous en ce qui concerne le resserrement des frontières?

M. Bradley : Nous travaillons en étroite collaboration avec nos homologues, aux États-Unis. Nous n'avons pas le choix puisque nous ne pouvons pas toujours nous déplacer pour aller rencontrer les représentants du département de la Sécurité intérieure. Nous avons une très bonne relation, très productive, avec eux. Toutefois, je dois dire, en toute franchise, qu'ils s'intéressent à la question, mais que leur intérêt est de loin inférieur à celui que l'on voit au Canada. Mis à part dans le cas des camions mexicains qui entrent aux États-Unis, les enjeux frontaliers préoccupent peu les divers membres de l'association américaine du camionnage par rapport à ce que l'on vit au Canada; vraiment peu. Cela dit, nous entretenons une relation productive avec eux, mais cette question ne fait pas partie de leurs plus grandes priorités, contrairement à ce qui se passe ici, pour nous, puisqu'elle est si importante pour notre économie.

M. Laurin : Je peux parler au nom de mon association. L'association équivalente, aux États-Unis, est la National Association of Manufacturers. Nous rencontrons ses membres et discutons avec eux constamment. Notre alliance s'est révélée fructueuse, et pas seulement dans le cas d'enjeux liés aux douanes et aux frontières. Quand la loi Buy America a été adoptée, récemment, ils nous ont aidés à transmettre certains messages que nos membres avaient exprimés. Probablement que bon nombre des membres de l'association de M. Bradley sont aussi membres de l'association américaine équivalente. Une part importante de

together. When issues relate to the Canada-U.S. border, they have certainly expended the resources they needed to expend so that we could work together.

Going forward, they are taking the same message to Washington that we are taking to Ottawa, which is to try to have a perimeter approach and to get the Canadian and U.S. governments to develop compatible regulations and a compatible regulatory environment so that we do not overburden our companies with regulations and with compliance requirements that are not necessary. As much as possible, when it makes sense for the two countries to work together, we should strive to do that. It is vital for the manufacturing community, which is really a cross-border business. It makes sense for us to raise these issues and to ensure that, as much as possible, going forward we try to work together on them.

The Chair: Your experience, Mr. Laurin, is not quite the same as Mr. Bradley's, and Mr. Bradley's experience is much closer to the committee's experience. When we talk to legislators from border states, they say, "It is interesting you are concerned about this, but we do not hear about it from our own constituents."

Frankly, we sometimes wonder whether we are seeing non-tariff barriers being created, and whether it is in the interests of representatives and senators from some of the border states to have a difficult, slow border. We frequently wonder whether some of the regulations are being put in place so that their chambers of commerce can say, "Come and locate in New York State or in Michigan. You will not have any border problems."

Mr. Laurin: We have certainly run into that in some of our and our U.S. counterparts' representations in Washington. What has been key to us, and what seems to work much better, is working with companies. We have companies in Canada — Canadian companies or U.S. companies with operations in Canada — that have plants in the U.S. that employ people in different jurisdictions. Instead of focusing only on senators and members of Congress that are in border states, who can be important allies, we have focused on and worked with the embassy in targeting members of Congress and senators who have jobs in their district that depend on a border that works efficiently.

If you have a plant with 1,000 employees in your jurisdiction and most of their imports or inputs come in from a plant from the same company in Canada because they have the knowledge and technology to supply the U.S. company with the best inputs in the world, then it makes sense for them to ensure that the border continues to work.

nos membres, particulièrement les grandes entreprises, sont membres des associations canadienne et américaine. C'est donc logique que nous travaillions ensemble. Quand l'enjeu concerne la frontière canado-américaine, vous pouvez être sûr que les Américains engagent les ressources requises pour que nous puissions collaborer.

Je dirais même plus qu'ils tentent de transmettre à Washington le même message que celui que nous tentons de transmettre à Ottawa, c'est-à-dire qu'il faudrait envisager un périmètre et que les gouvernements canadien et américain devraient élaborer des règlements compatibles et un contexte de réglementation compatible afin que nos entreprises ne soient pas étouffées par des règlements et des exigences de conformité inutiles. Quand il est logique que les deux pays collaborent, il faudrait s'efforcer de le faire, dans la mesure du possible. La survie de l'industrie de la fabrication en dépend, puisqu'il s'agit d'une véritable industrie transfrontalière. Il est logique que nous soulevions ces questions et que nous nous assurions que notre collaboration avec les Américains se poursuivra, dans la mesure du possible.

Le président : Votre expérience, monsieur Laurin, n'est pas la même que celle de M. Bradley, et celle de M. Bradley se rapproche davantage de ce que le comité a constaté. Quand nous discutons avec des législateurs des États frontaliers, ils nous disent : « Votre préoccupation à ce sujet est intéressante, mais nos membres ne semblent pas préoccupés par cette question. »

Honnêtement, nous nous demandons parfois s'il n'y a pas création d'obstacles non tarifaires, et si ce n'est pas dans l'intérêt des représentants et des sénateurs de certains États frontaliers que la frontière soit difficile et longue à franchir. On se demande souvent si certains règlements sont adoptés pour que les chambres de commerce puissent dire : « Venez vous installer dans l'État de New York ou au Michigan. Vous n'aurez pas de problèmes à la frontière. »

M. Laurin : Il nous est arrivé d'entendre ce genre de discours de la part de nos membres et des membres de l'association américaine, à Washington. Ce qui nous a beaucoup aidés, et ce qui semble beaucoup mieux fonctionner, c'est la collaboration avec les entreprises. Il y a des entreprises au Canada — des entreprises canadiennes ou des entreprises américaines qui ont des activités au Canada — dont des usines situées aux États-Unis emploient des gens des deux territoires. Plutôt que de viser seulement les sénateurs et les membres du Congrès des États frontaliers, qui peuvent être des alliés importants, nous avons mis des efforts dans notre collaboration avec l'ambassade afin de cibler des membres du Congrès et des sénateurs dont le poste, au sein de leur district, dépend directement de l'efficacité de la frontière.

Si votre district compte une usine qui emploie 1 000 personnes et que la plupart des intrants ou des importations de cette usine proviennent d'une usine de la même entreprise qui est située au Canada parce qu'elle possède les connaissances et les technologies requises pour fournir à l'entreprise américaine les meilleurs intrants au monde, il va de soi que vous voudrez vous assurer que la frontière est efficace.

It is certainly always difficult to get an ear in Washington. However, we have been effective working with our U.S. counterparts and with the Canadian embassy in raising some of those issues, not directly but through our associations and finding allies in Washington.

Mr. Bradley: I would add that we always have to be on guard against protectionism. That may not even be the right word. I prefer to call it supporting the home team, which sometimes we do not do enough of here, quite frankly.

I have had lots of experience over the last couple of decades dealing with border states, working with Senator Wallin on the New Jersey franchise tax and, just recently, with Michigan under the Michigan business tax. Lansing must be further from the border than I thought, because the legislators clearly do not understand the trading relationship. Their natural inclination is to support the home team.

However, I also have found repeatedly that if you can appeal to the Americans' knowledge of business, how business works, and bring solutions, they are pretty pragmatic.

Sometimes we Canadians are guilty of going down there and saying the border is very important. The congressman says yes, but what do you want me to do? We need to have things that we want them to do.

This is a very important time in our relationship. To me, things like the Security and Prosperity Partnership of North America and others have been underwhelming in terms of what they have accomplished for a variety of reasons. I would like to see us go back and try to re-engage the Americans, as we did.

Our most productive time in terms of the border was the first few months after 9/11 when we had the Smart Border Accord. We need a smart border accord 2010 to get people back to looking at where we have gone. That is my opinion.

Senator Moore: Mr. Bradley, when you were commenting about the in-bond facility that we have had the practice of using, and hope to continue, you mentioned that the United States does not have that same history of sufferance warehousing. Is that so? Can you tell us a bit about that?

Mr. Bradley: There has not been the same level of cross-border traffic by U.S. trucks to develop those sorts of industries to the same level of sophistication that we have had in Canada.

Senator Moore: Is it just a function of the volume?

Mr. Bradley: Yes. We have had that market.

Bien évidemment, il est toujours difficile de se faire entendre à Washington. Cependant, notre collaboration avec nos homologues américains et avec l'ambassade canadienne nous a bel et bien permis de soulever certaines de ces questions, non pas directement, mais par l'entremise de nos associations, et de nous faire des alliés à Washington.

M. Bradley : J'aimerais ajouter qu'il faut toujours se méfier du protectionnisme. Ce n'est peut-être même pas le bon terme. Je préfère dire qu'il faut appuyer l'équipe locale, ce que, pour être bien honnête, nous ne faisons pas toujours suffisamment au Canada.

Au cours des dernières décennies, j'ai beaucoup collaboré avec les États frontaliers; j'ai collaboré avec le sénateur Wallin concernant l'impôt de franchise du New Jersey, et dernièrement, avec le Michigan au sujet du régime fiscal des entreprises du Michigan. Lansing se trouve probablement plus loin de la frontière que ce que je croyais puisque les législateurs ne comprennent absolument pas la relation commerciale. Ils appuient tout naturellement l'équipe locale.

J'ai cependant constaté à maintes reprises que, si vous faites appel au sens des affaires des Américains, à leur sens du fonctionnement des entreprises, et que vous apportez des solutions, ils se révèlent très efficaces.

Il nous est arrivé de commettre l'erreur de nous adresser aux Américains pour leur dire que la frontière est très importante. Les membres du Congrès nous répondent qu'ils sont d'accord, mais ils se demandent ce que nous attendons d'eux. Nous devons leur dire ce que nous attendons d'eux.

Nous vivons actuellement une période importante dans notre relation. À mon avis, des mesures comme le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité et d'autres mesures du même type n'ont pas permis d'atteindre tous les résultats escomptés, et ce, pour diverses raisons. J'aimerais que nous revenions en arrière et que nous tentions de nouveau de mobiliser les Américains, comme nous l'avons déjà fait.

L'époque où nous avons été véritablement productifs en ce qui concerne la frontière est celle des mois qui ont suivi les événements du 11 septembre, quand nous avons conclu l'Accord sur la frontière intelligente. Il nous faut un accord sur la frontière intelligente, version 2010, pour que les gens prennent le temps d'examiner où nous en sommes rendus. C'est mon avis.

Le sénateur Moore : Monsieur Bradley, quand vous avez parlé des emplacements sous douane que nous utilisons actuellement et que nous espérons pouvoir continuer à utiliser, vous avez dit que les États-Unis n'utilisaient pas ce type d'entrepôt d'attente. Est-ce bien vrai? Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Bradley : La circulation transfrontalière des camions américains n'est pas assez importante pour que les États-Unis mettent sur pied ce type d'industries de façon aussi perfectionnée que nous le faisons au Canada.

Le sénateur Moore : Cela dépend uniquement du volume?

M. Bradley : Oui. Nous avons ce marché.

Senator Moore: The chair was asking about your relationship with your American counterparts. Have you discussed your concerns, things that could arise under this legislation, with U.S. truckers who may be bringing cargo into Canada?

Mr. Bradley: Yes.

Senator Moore: What do they say about that?

Mr. Bradley: Their association is working hand in hand with us on this. Again, to clarify my point, transborder trucking would be of concern to only a small subset of the American Trucking Association's membership.

Senator Moore: What per cent of the U.S. trucking business would be involved in transborder work?

Mr. Bradley: Maybe 2 per cent; whereas here, up until recently, transborder trucking has been the sole growth area for our industry for the past 20 years. That has now disappeared. We are seeing capacity moving back into domestic markets, where it probably is not needed. To Mr. Laurin's members' benefit in the short term, rates are being cut to the bone because there are too many trucks chasing too little freight right now.

Senator Banks: I have a short or long question, depending on your answer. I want to read you clause 17 of the present act, which says:

A regulation made under this Act may incorporate by reference any material regardless of its source and either as it exists on a particular date or as amended from time to time.

One can imagine a set of specifications for a piece of machinery that might be invoked by reference as part of a regulation. If that manufacturer's set of specifications is changed by the manufacturer two years from now, that change is also incorporated as a matter of legislation.

The clause goes on to say:

Material that is incorporated by reference in a regulation is not a statutory instrument for the purposes of the Statutory Instruments Act.

This means it would not be susceptible to publication in the *Gazette*, for example, and might not be — I am not saying “is not,” but might not be — susceptible to examination by Parliament.

Do you have any experience in that respect, or am I looking for a bogeyman under the bed?

Mr. Bradley: Does that section pertain to in the case of an emergency?

Senator Banks: No.

Mr. Bradley: I cannot say that I have a whole lot of familiarity, then, with that sort of situation.

Mr. Laurin: Me neither.

Le sénateur Moore : Le président vous a interrogé à propos de vos relations avec vos homologues américains. Avez-vous discuté de vos préoccupations, des répercussions possibles du projet de loi, avec des camionneurs américains qui transportent des chargements au Canada?

M. Bradley : Oui.

Le sénateur Moore : Qu'y avait-il à dire à ce sujet?

M. Bradley : Leur association travaille de pair avec nous à ce sujet. Cependant, pour préciser mon point de vue, je répète que le transport transfrontalier par camion ne préoccupe qu'un petit nombre des membres de l'American Trucking Association.

Le sénateur Moore : Quel pourcentage de l'industrie américaine du camionnage peut représenter le transport transfrontalier?

M. Bradley : Deux pour cent, peut-être. Tandis qu'ici, jusqu'à tout récemment, le secteur du camionnage transfrontalier a été le seul secteur de notre industrie à connaître une croissance au cours des 20 dernières années. La situation a maintenant changé. Nous constatons actuellement que les camions sont surtout utilisés pour le marché intérieur ce qui n'est probablement pas nécessaire. À l'heure actuelle, les tarifs sont réduits au minimum parce qu'il n'y a pas assez de chargements pour un trop grand nombre de camions, ce qui est tout à l'avantage des membres de l'association de M. Laurin, du moins à court terme.

Le sénateur Banks : J'ai une question, qui peut être brève ou longue, selon votre réponse. J'aimerais vous lire l'article 17 du présent projet de loi, libellé ainsi :

Peut être incorporé par renvoi dans un règlement tout document — quelle que soit sa provenance —, soit dans sa version à une date donnée, soit avec ses modifications successives.

On peut penser à une série de spécifications concernant une pièce d'un appareil, spécifications qui seraient incorporées par renvoi dans un règlement. Si le fabricant décide de modifier la série de spécifications dans deux ans, le changement doit aussi être incorporé aux termes de la loi.

L'article se poursuit ainsi :

L'incorporation par renvoi d'un document dans un règlement ne lui confère pas, pour l'application de la Loi sur les textes réglementaires, valeur de texte réglementaire.

Cela signifie que les spécifications ne seraient pas susceptibles d'être publiées, par exemple, dans la *Gazette*, et ne seraient pas — je ne dis pas : « ne seront pas », mais bien : « ne seraient pas » — susceptibles d'être examinées par le Parlement.

Avez-vous une expérience à raconter à ce sujet? Je suis peut-être en train de chercher la petite bête...

M. Bradley : Est-ce que cet article concerne les situations d'urgence?

Le sénateur Banks : Non.

M. Bradley : Alors, je ne peux pas dire que je connais vraiment ce type de situation.

M. Laurin : Moi non plus.

The Chair: Are there any further questions at this time?

Senator Tkachuk: I do not know if you know the answer to this, but a question came up a little while back about trains and trucks. Trains already have electronic manifests, right? That has been going on for years with trains — they just cross the border, is that correct?

Mr. Bradley: I am not sure if it is because they have electronic manifests.

Senator Tkachuk: I think they do.

Mr. Bradley: They may now.

Senator Tkachuk: I will ask the department officials when they come. I think that is what they do now. They do not even stop at the border; they just cross.

Mr. Bradley: They never have stopped. Whether electronic means fax, it could be. We use fax now and have for a few years, but it is hard to put a fax in every truck.

Senator Tkachuk: Yes, exactly.

The Chair: I have, I hope, a final couple of questions on the perimeter approach. It seems to be one that is supported by both of you. Is that correct?

Mr. Laurin: Yes.

Mr. Bradley: Yes. My comment would be that perimeter approach means lots of things to lots of different people. We used to hear, we still do, the comment “like in Europe.” “Like in Europe” means a joint Parliament. I cannot ever see the Americans sharing power with us, so we need to be a little more concrete in terms of what we mean by that.

Certainly, to move the commercial border out to the perimeter seems to be an achievable goal. However, I do not know that the Americans have that much interest in it when just last week, the new secretary said what they need is a real border between Canada and the United States. I am not so sure how much investment is worth making in that at this time.

Mr. Laurin: From our perspective, most Canadian exports are shipped through the land border and most of our imports come through the land border. We think these are among the safest. In terms of managing the shipment of goods, from American and Canadian perspectives, container ships coming into a port go through one set of requirements. It is much easier to import, in terms of other requirements. When a shipment comes to a port, it is inspected. Considering the requirement per container, given the equivalent number of trucks that cross the Canada-U.S. border, we need to ensure that we do not give importers from other parts of world the competitive advantage over importers of goods through the Canada-U.S. land border. Otherwise, we will be

Le président : Y a-t-il d'autres questions, maintenant?

Le sénateur Tkachuk : Je ne sais pas si vous connaissez la réponse à cette question, mais elle concerne les trains et les camions et elle a été soulevée précédemment. Il existe déjà des manifestes électroniques pour les trains, n'est-ce pas? Cela existe depuis des années pour les trains : ils franchissent simplement la frontière, n'est-ce pas?

M. Bradley : Je ne suis pas certain que ce soit parce qu'il existe des manifestes électroniques pour les trains.

Le sénateur Tkachuk : Je crois que ces manifestes existent.

M. Bradley : C'est peut-être vrai, maintenant.

Le sénateur Tkachuk : Je vais demander aux représentants du ministère, quand ils viendront. Je crois que c'est comme ça qu'ils procèdent, maintenant. Ils ne s'arrêtent même plus à la frontière; ils passent, tout simplement.

M. Bradley : Ils ne se sont jamais arrêtés. Si, quand vous dites « moyens électroniques », vous pensez aux télécopieurs, c'est peut-être le cas. Nous utilisons maintenant des télécopieurs, et ce, depuis quelques années, mais il est difficile de placer un télécopieur dans chaque camion.

Le sénateur Tkachuk : Oui, c'est bien vrai.

Le président : J'ai quelques questions, les dernières, je l'espère, concernant l'approche axée sur le périmètre. Vous semblez tous deux privilégier cette approche. C'est exact?

M. Laurin : Oui.

M. Bradley : Oui. J'ajouterais que l'approche axée sur le périmètre peut prendre de nombreux sens, selon les personnes. À une certaine époque, nous entendions dire qu'il fallait faire comme en Europe. Nous l'entendons encore. Cela signifie un parlement commun. Je n'imagine absolument pas que les Américains pourraient partager le pouvoir avec nous, alors nous devons expliquer de façon un peu plus concrète ce que cela veut dire.

Il me semble effectivement envisageable de déplacer la frontière commerciale jusqu'au périmètre. Cependant, je ne sais pas si cela intéresserait vraiment les Américains puisque, il y a tout juste une semaine, le nouveau secrétaire a dit que, ce dont ils ont besoin, c'est d'une véritable frontière entre le Canada et les États-Unis. Je ne sais pas à quel point cela vaut la peine d'investir dans ce projet, à l'heure actuelle.

M. Laurin : De notre point de vue, la plupart des exportations canadiennes passent par la frontière terrestre, tout comme la plupart de nos importations. Nous pensons que ces marchandises sont parmi les plus sûres. En ce qui concerne la gestion de l'expédition de marchandises, d'un point de vue américain et d'un point de vue canadien, les navires porte-conteneurs qui arrivent dans un port sont visés par une série d'exigences. C'est donc un moyen d'importation beaucoup plus simple, si l'on pense aux autres exigences. Quand une cargaison arrive dans un port, elle est inspectée. Si l'on tient compte des exigences pour chaque conteneur et du nombre de camions qui doivent traverser la frontière canado-américaine pour transporter une quantité

shooting ourselves in the foot. In Canada and the U.S., it is the same companies; we are doing things together. Let us try to ensure that we do not put our companies at a competitive disadvantage.

The Chair: You have taken me a little off course. For example, the Port of Halifax will self-promote by saying they can get goods to New York City faster than if the goods are shipped through Bayonne, New Jersey. They are not taking any jobs away from Canadians. It is simply a matter of the port that is picked. The same is true if you talk about the Port of Montreal or the Port of Vancouver. Their promotional material is not taking away Canadian jobs. It simply gives jobs to our ports.

Mr. Bradley: That is a question of the level of congestion at some of the competing ports. Marine security requirements are currently being developed. A container that is loaded onto a truck at a port has to clear the border again when it goes to the United States. It has to go through the process twice.

The Canadian Vehicle Manufacturers' Association used to have a number that they bandied about. They studied it and I have every reason to believe it is true. They said that for a car being shipped into North America from Korea, there is one customs transaction. However, a car that is manufactured in North America, having a piston that has gone across the border six times, might go through 3,000 customs transactions. We have to realize that we are blowing our own brains out.

Senator Wallin: Well said.

The Chair: That comes back to the question of whether we are hearing from American legislators about a non-tariff barrier. You will not have to cross the border if you build your parts plant in Michigan, whereas you will have to do so if you build it in Ontario.

Mr. Bradley: There is no doubt there will always be an element of that, because that is part of the nature of the competitive playing field in North America. Canadians simply have to be aware of that and be that much smarter.

The Chair: With a common perimeter, how do you address tariffs? Would you have common tariffs?

Mr. Bradley: I have not been thinking a great deal about the perimeter, and I do not know if we want to get into the WTO.

The Chair: A number of issues have come up frequently tonight, including tariffs or common goods that are banned. A variety of issues arise when we talk about no land border versus a common continental border.

équivalente, nous devons nous assurer de ne pas donner aux importateurs d'autres pays un avantage concurrentiel sur les importateurs de marchandises qui passent par la frontière terrestre entre le Canada et les États-Unis. En d'autres termes, nous risquons de nous tirer dans le pied. Ce sont les mêmes entreprises qui sont présentes au Canada et aux États-Unis; nous travaillons ensemble. Tentons de nous assurer que nous ne plaçons pas nos entreprises dans une situation de désavantage concurrentiel.

Le président : Vous m'avez un peu perdu. Prenons l'exemple des responsables du port de Halifax, qui feraient de l'autopromotion en disant qu'ils peuvent transporter des marchandises jusqu'à New York plus rapidement que si les marchandises sont acheminées par Bayonne, au New Jersey. Ils n'éliminent aucun emploi pour les Canadiens. Il s'agit simplement de choisir un port plutôt qu'un autre. La situation est la même pour le port de Montréal ou le port de Vancouver. Leurs documents de promotion n'éliminent pas d'emplois canadiens. Ils ne font que créer des emplois dans nos ports.

M. Bradley : La question concerne surtout le degré de congestion dans certains ports concurrents. Des exigences concernant la sécurité maritime sont actuellement en cours d'élaboration. Un conteneur placé sur un camion dans un port doit passer la frontière de nouveau quand le camion se rend aux États-Unis. Il passe par tout le processus deux fois.

L'Association canadienne des constructeurs de véhicules avait un chiffre pour illustrer la situation. Ce chiffre était fondé sur des études, et je suis convaincu qu'il était juste. Elle disait que, dans le cas d'une voiture envoyée en Amérique du Nord en provenance de la Corée, une seule transaction douanière était effectuée. Cependant, dans le cas d'une voiture fabriquée en Amérique du Nord dont un des pistons a traversé la frontière à six occasions, il peut y avoir jusqu'à 3 000 transactions douanières. Il faut comprendre que nous sommes en train de nous rendre fous.

Le sénateur Wallin : Bien dit.

Le président : Cela nous ramène à la question de savoir si les législateurs américains parlent d'une barrière non tarifaire. Vous n'aurez pas à franchir la frontière si vous construisez votre usine de fabrication de pièces au Michigan, mais vous devrez le faire si vous la construisez en Ontario.

M. Bradley : Évidemment, cette question se posera toujours puisqu'elle s'inscrit dans la nature même de la compétitivité nord-américaine. Les Canadiens doivent simplement en être conscients et se montrer plus rusés.

Le président : S'il y avait un périmètre commun, quelle serait la structure tarifaire? Y aurait-il des tarifs communs?

M. Bradley : Je ne me suis pas beaucoup attardé à la question du périmètre, et je ne sais pas si nous voulons que cela fasse partie de l'OMC.

Le président : Un certain nombre de questions ont été abordées à plusieurs reprises ce soir, y compris la question des tarifs ou des marchandises courantes frappées d'interdiction. Diverses questions surgissent quand nous parlons d'éliminer les frontières nationales pour les remplacer par une frontière continentale commune.

Mr. Laurin: We are not necessarily talking about that level of integration. For example, Canada recently developed new consumer and product safety regulations and the United States developed their set of guidelines and regulations at the same time. This was done somewhat independently of each other. It would make sense for us to try to do these things together. To what extent would Americans be willing to work with us is another question. When you look at the legislation, you see that objectives are the same, but the means to reach the objectives are different. The differences are simply an accident of history, and companies are stuck with two competing systems with which they must comply. Having one system, or at least mutual recognition, would make sense and help to increase business efficiency.

The Chair: Thank you. We appreciate having you here today. The conversation has been interesting, even when we moved off topic.

Honourable senators, we have with us General Walt Natynczyk, Chief of the Defence Staff. Mr. Natynczyk, please proceed.

General Walt J. Natynczyk, Chief of the Defence Staff, National Defence: It is a great pleasure to be here when we recognize someone who has dedicated his entire life to the service of Canada. As I look around the room, I see many people who are very successful in their career. At a certain point in your career, it is time to retire. There are those who have been successful in a career but who have failed to retire. I would like to talk about Major-General Keith McDonald, who has had an exceptional career serving the military. After many years in the Canadian Air Force, he took off the uniform and yet stands before us continuing to serve.

I welcome his wife, Cathy, and his daughter, Jocelyn, here today. Major-General McDonald could not have served without the tremendous support of his family by his side. We have a medallion to present for exceptional service post-Canadian Forces. If I may, I will ask my assistant to read the citation.

Lieutenant-Commander J. R. Michel Thibault, Aide-de-Camp to Gen. Natynczyk: The Canadian Forces Medallion for Distinguished Service is presented to Major-General Keith McDonald in recognition of his contribution to the defence and security of Canada through his role as consultant to the Standing Senate Committee on National Security and Defence since 2001. Drawing on the extensive experience gained during his career of over 30 years in the Canadian Forces, Major-General McDonald provides expert advice, greatly enhancing the committee's understanding of current military and defence issues, such as personnel, funding, equipment, transformation

M. Laurin : Nous ne parlons pas nécessairement d'une intégration aussi importante. Par exemple, le Canada a récemment élaboré de nouveaux règlements concernant la sécurité des consommateurs et des produits, pendant que les États-Unis élaboraient leur propre série de directives et de règlements. Ces deux processus se sont déroulés de façon relativement indépendante. Ce serait pourtant logique que nous collaborions pour ce type de mesures. On peut toutefois se demander dans quelle mesure les Américains seraient prêts à collaborer avec nous. Si vous consultez les règlements et les directives, vous constaterez que les objectifs sont les mêmes, mais que les moyens pour y parvenir sont différents. Ces écarts sont de simples incidents de parcours, mais les entreprises se retrouvent aux prises avec deux systèmes concurrentiels qu'ils doivent respecter. S'il n'y avait qu'un système, ou si, à tout le moins, les deux autorités reconnaissaient le système concurrentiel, les choses seraient beaucoup plus simples, et le commerce gagnerait en efficience.

Le président : Merci. Nous sommes heureux de vous avoir accueillis aujourd'hui. Nous avons eu une conversation intéressante, même quand nous avons un peu dévié du sujet.

Mesdames et messieurs, nous accueillons maintenant le général Walt Natynczyk, chef d'état-major de la Défense. Monsieur Natynczyk, allez-y.

Général Walt J. Natynczyk, chef d'état-major de la Défense, Défense nationale : Je suis très heureux d'être ici pour rendre hommage à une personne qui a consacré toute sa vie à servir le Canada. Je regarde autour de moi, et je vois de nombreuses personnes qui connaissent beaucoup de succès dans leur carrière. À un certain moment, dans une carrière, vient le temps de prendre sa retraite. Certaines personnes ont de grandes carrières, mais n'ont pas l'occasion de prendre leur retraite. Aujourd'hui, j'aimerais parler du major-général Keith McDonald, qui a eu une carrière exceptionnelle au sein de l'armée. Après de nombreuses années au sein de l'Aviation canadienne, il a accroché son uniforme, mais est toujours présent parmi nous pour servir son pays.

J'aimerais souhaiter la bienvenue à sa femme, Cathy, et à sa fille, Jocelyn, qui sont avec nous aujourd'hui. Le major-général McDonald n'aurait pu rendre un aussi fier service au Canada s'il n'avait pas eu le soutien de sa famille. Nous avons un médaillon à lui offrir pour les services exceptionnels rendus à la suite de son passage dans les Forces canadiennes. Si vous le permettez, je vais demander à mon adjoint de lire le témoignage.

Lieutenant-commandant J. R. Michel Thibault, aide de camp du général Natynczyk, Défense nationale : Le Médaillon des Forces canadiennes pour service distingué est décerné au major-général Keith McDonald en reconnaissance de sa contribution à la défense et à la sécurité du Canada à titre de conseiller auprès du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense depuis 2001. Fort de la vaste expérience acquise tout au long de sa carrière de plus de 30 ans au sein des Forces canadiennes, le major-général McDonald fournit au comité des conseils d'expert, ce qui l'aide grandement à comprendre les enjeux actuels liés à l'armée et à la défense, comme les enjeux en

and Canada's mission to Afghanistan. His active participation, dedication and unique perspective are of great benefit to the committee and, in turn, to the Canadian Forces.

Gen. Natynczyk: Major-General, although you have taken off the uniform, your heart is still with the men and women of the Canadian Forces. You are still serving them and, indeed, all Canadians. God bless you.

With this medallion, I say thank you, again.

Major-General (Ret'd) Keith McDonald, as an individual: It is not often I am without words. Perhaps the CDS is referring to the fact that when he and I worked together I told him I would never go away. That is probably true.

When I met with Senator Kenny in 2001, two weeks before 9/11, he asked me a number of questions, one of which was, "You really do not want to get paid, do you?" I said, "A little bit, maybe," and that is what we did. He said that it had to be something that I really believed in, almost a sacred fire kind of job, because the committee needed a translator and someone to set them straight from time to time. As I have told the committee all along, they do not necessarily get the straight goods but they get the goods from McDonald's point of view. Hopefully, they are consistent with what the committee has been looking for. I have been with the committee for a long time and I have enjoyed my time with them, although I am not sure whether this means I have to retire again.

I thank the CDS because I know that I have been a thorn in the department's side from time to time as I have looked to try to do what my aim always was: to improve the lot for the outstanding men and women in the Canadian Armed Forces. I felt I could not do as much inside the organization, so I tried to do a little outside the forces.

This award is a real shock and surprise, and totally unwarranted. CDS, thank you very much.

Hon. Senators: Bravo!

The Chair: For our final panel, I am pleased to introduce the Honourable Peter Van Loan, Minister of Public Safety. Accompanying Minister Van Loan, we have Deirdre Kerr-Perrott, whom I am happy to welcome back to the table. We also have Ms. Kristine Allen, Senior Counsel, Legal Services with the Canada Border Services Agency.

Minister, welcome to the Senate. We are pleased to have you here and we are looking forward to hearing what you have to say. You have the floor.

matière de ressources humaines, de financement, d'équipement et de transformation, et les enjeux liés à la mission canadienne en Afghanistan. Sa participation active, son dévouement et son point de vue unique constituent une grande richesse pour le comité et, par conséquent, pour les Forces canadiennes.

Gén Natynczyk : Major-général, même si vous avez accroché votre uniforme, vos pensées accompagnent toujours les femmes et les hommes membres des Forces canadiennes. Vous demeurez à leur service, ainsi qu'à celui de tous les Canadiens. Dieu vous bénisse.

Par ce médaillon, je souhaite vous remercier, encore une fois.

Major-général (à la retraite) Keith McDonald, à titre personnel : Je suis sans voix, et cela ne m'arrive pas souvent. Ce que veut peut-être dire le chef d'état-major de la Défense, c'est que, quand nous travaillions ensemble, je lui ai dit que je ne partirais jamais. C'est probablement vrai.

Quand j'ai rencontré le sénateur Kenny en 2001, deux semaines avant les événements du 11 septembre, il m'a posé certaines questions, et il m'a entre autres demandé : « Vous ne voulez vraiment pas être payé, n'est-ce pas? ». J'ai répondu : « Un peu, peut-être », et c'est ce que nous avons fait. Il m'a dit que c'était le type d'emploi qui exigeait un véritable dévouement, qu'il fallait avoir le feu sacré, parce que le comité avait besoin d'un traducteur et de quelqu'un qui pouvait le remettre sur la bonne voie, de temps à autre. J'ai expliqué aux membres du comité qu'ils n'obtiendraient peut-être pas la simple vérité, mais qu'ils obtiendraient la vérité du point de vue de McDonald. J'espère que mon point de vue correspond à ce que le comité souhaitait obtenir. Je collabore avec les membres du comité depuis longtemps, et j'ai beaucoup apprécié mon travail, même si je me demande si cela veut dire que je vais devoir prendre de nouveau ma retraite.

Je remercie le chef d'état-major de la Défense parce que je sais que j'ai parfois été une épine dans le pied pour le ministère; je n'ai toujours visé qu'un seul but : améliorer la situation pour les hommes et les femmes remarquables qui font partie des Forces armées canadiennes. J'avais l'impression de ne pas pouvoir en faire autant que je l'aurais souhaité de l'intérieur, donc j'ai essayé d'agir un peu à l'extérieur des Forces armées.

Cette récompense constitue un grand choc et une véritable surprise. Je ne m'y attendais pas du tout. Monsieur le chef d'état-major de la défense, merci beaucoup.

Des voix : Bravo!

Le président : Pour notre dernière table ronde, j'aimerais accueillir l'honorable Peter Van Loan, ministre de la Sécurité publique. M. Van Loan est accompagné de Deirdre Kerr-Perrott, à qui je souhaite de nouveau la bienvenue. Nous accueillons aussi Mme Kristine Allen, avocate-conseil, Services juridiques à l'Agence des services frontaliers du Canada.

Monsieur Van Loan, bienvenue au Sénat. Nous sommes heureux de vous accueillir aujourd'hui et avons hâte d'entendre ce que vous avez à nous dire. Allez-y.

[Translation]

Hon. Peter Van Loan, P.C., M.P., Minister of Public Safety: Thank you, Mr. Chair. It is a pleasure to be here with you this evening. Unfortunately, my speech is in English, but I expect questions in French from Senator Nolin.

[English]

So I apologize for that; I just noticed that right now. In any event, I am glad to be here, and I thank you for inviting me to discuss this important issue. I know it has been the subject of attention from this committee before the legislation arose. In fact, the proposed legislation responds to concerns that have been highlighted by this committee.

The Canada Border Services Agency is responsible for providing integrated border services that support national security and public safety priorities and facilitate the free flow of persons and goods, while meeting all the requirements under program legislation.

One of the key pieces of legislation governing the Canadian Border Service Agency mandate is the Customs Act. The Customs Act was first enacted in 1867 to ensure the collection of duties, control the movement of people and goods, and protect Canadian industry from real or potential injury caused by dumped or subsidized goods or by other forms of unfair competition.

It is important to note that the act is not a taxing statute; rather, it provides the legislative authority to administer and enforce the collection of duties and taxes that are imposed under straight taxing legislation, such as the Customs Tariff and the Excise Act, as well as to administer and enforce laws protecting Canada from dangerous goods and contraband.

The current Customs Act is the result of the total revamping of the 1867 act, which was undertaken in 1986, to maintain the original act's three purposes and to allow greater flexibility in light of developments in transportation, communication, trade and business practices. Since 1986, the act has been amended several times in response to free trade and related international agreements to fine tune international trade measures and to allow more effective enforcement against contraband and goods controlled under the legislation of other departments.

The changes to the act reflect the degree to which our border priorities have changed over our history as a nation and how this change has intensified over the past three decades. As Canada has embraced free trade arrangements as a driver of economic prosperity, and gained a reputation as a welcoming country for those seeking a better life, attention at the border has gradually shifted from collecting import duties to emerging challenges

[Français]

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député, ministre de la Sécurité publique : Monsieur le président, je vous remercie. C'est un plaisir d'être ici avec vous ce soir. Malheureusement, mon discours est en anglais, mais j'attends des questions en français du sénateur Nolin.

[Traduction]

Je m'en excuse. Je viens tout juste de m'en apercevoir. Quoi qu'il en soit, je suis ravi d'être ici, et je vous remercie de m'avoir invité pour discuter de cette importante question. Je sais que le comité s'est penché sur cette question avant que ces mesures législatives ne voient le jour. En fait, les mesures législatives qui sont proposées répondent aux préoccupations qui ont été soulevées par votre comité.

L'Agence des services frontaliers du Canada, ou l'ASFC, est responsable de la prestation de services frontaliers intégrés qui appuient les priorités relatives à la sécurité nationale et à la sécurité du public et qui facilitent la libre circulation des personnes et des marchandises tout en respectant les exigences de la loi relative aux programmes.

La Loi sur les douanes est l'une des principales mesures législatives régissant le mandat de l'ASFC. La Loi sur les douanes a été promulguée pour la première fois en 1867 afin d'assurer la perception des droits ainsi que le contrôle du mouvement des personnes et des marchandises et de protéger l'industrie canadienne contre les dommages réels ou possibles causés par le dumping ou le subventionnement des marchandises ainsi que par d'autres formes de concurrence déloyale.

Il est important de souligner que la Loi n'est pas une loi fiscale; elle sert plutôt à fournir l'autorité législative nécessaire pour appliquer et exécuter la perception des droits et taxes qui sont imposés en vertu d'une législation fiscale distincte, comme le Tarif des douanes et la Loi sur l'accise, ainsi qu'à appliquer et à exécuter les lois protégeant le Canada contre les marchandises dangereuses et la contrebande.

La Loi sur les douanes actuelle découle du remaniement total de la Loi de 1867, qui a été entrepris en 1986 afin de conserver les trois objectifs principaux de la loi originale et de fournir une souplesse accrue en tenant compte de l'évolution qu'ont connue les transports, les communications, le commerce et les pratiques commerciales. Depuis 1986, à la suite des accords de libre-échange et des accords internationaux connexes qui ont été conclus, la Loi a été modifiée plusieurs fois afin d'être adaptée aux mesures commerciales internationales et de permettre des mesures d'exécution plus efficaces à l'égard de la contrebande et des marchandises contrôlées en vertu des lois d'autres ministères.

Les modifications apportées à la Loi correspondent aux changements qu'ont connus nos priorités frontalières au fil de l'histoire de notre pays ainsi qu'à la façon dont de tels changements se sont intensifiés au cours des trois dernières décennies. Avec la signature des accords commerciaux et de libre-échange pour favoriser la prospérité économique, et à cause du fait que le Canada a la réputation d'être un pays de

related to contraband, illegal migration, health and safety, criminal and terrorist threats and equally to facilitating cross-border trade and commerce, the lifeblood of our economy.

The environment in which we manage the border continues to be dynamic. It is fair to assume that the overall level, variety and complexity of risks we are called on to identify, assess and mitigate will not diminish, in spite of any economic downturns such as the one we are currently experiencing.

We can also predict that Canada's changing demographics will result in new sources of travellers to Canada, while new trade agreements and evolving economic forces will result in shifting sources of imported goods, including some goods that will present new risks in the areas of food, product safety and intellectual property.

It is therefore likely that we will need to update the act more regularly in the future to ensure that the agency has the appropriate legislative foundation to effectively balance security and access at the border.

A critical prerequisite for achieving this balance is providing the Canada Border Services Agency with the authorities, tools and intelligence required to anticipate and assess border risks, interdict dangerous people and goods as early as possible in their voyage, and facilitate legitimate travel and trade.

Over the past five years, the government has made significant investments to improve border operations and to tighten border security.

For example, we are arming our border services officers and hiring 400 new officers to eliminate work-alone situations. The arming of border service officers and the elimination of work-alone sites will provide greater protection to our officers at the border. In addition, the government has committed to adding 1,000 new Royal Canadian Mounted Police. In fact, we have already delivered over 1,500 new Mounties. Almost \$20 million is being invested in the RCMP Integrated Border Enforcement Teams, which work together with other law enforcement agencies and are strategically located along the border to disrupt smuggling activity between border offices. We have implemented radiation detection systems at ports in Saint John, Montreal, Halifax, Prince Rupert and Vancouver, which provide a tight radiation detection net at marine ports.

The current bill seeks to amend provisions of the Customs Act to further support the government's strategy to strengthen security and facilitate trade. In the bill, two key amendments are being proposed that will fully implement two key programs:

prédilection pour les personnes qui cherchent à améliorer leur qualité de vie, l'attention qui était apportée auparavant à la perception des droits d'importation cible davantage, désormais, les nouveaux problèmes liés à la contrebande, à la migration illégale, à la santé et la sécurité et aux menaces posées par la criminalité et le terrorisme, ainsi que la facilitation des échanges commerciaux transfrontaliers qui sont au cœur même de notre économie.

L'environnement dans lequel nous gérons la frontière est toujours aussi dynamique. Il est juste de penser que, en règle générale, le niveau, la diversité et la complexité des risques que nous serons appelés à identifier, à évaluer et à atténuer ne diminueront pas, malgré des ralentissements économiques comme celui que nous connaissons maintenant.

Nous pouvons également prédire que les changements démographiques du Canada entraîneront de nouvelles sources de voyageurs au Canada, alors que de nouveaux accords commerciaux et des forces économiques en mutation entraîneront de nouvelles sources de marchandises importées, dont certaines présenteront de nouveaux risques dans le domaine de la sécurité des aliments et des produits et dans celui de la propriété intellectuelle.

Il est donc vraisemblable de croire que, à l'avenir, nous devons mettre à jour la Loi plus régulièrement afin que l'Agence dispose des fondements législatifs appropriés pour équilibrer de façon efficace la sécurité et l'accès à la frontière.

Pour en arriver à un tel équilibre, il est nécessaire de fournir à l'ASFC les textes habilitants, les outils et les renseignements dont elle a besoin pour prévoir et évaluer les risques à la frontière, pour empêcher l'entrée des personnes et des marchandises dangereuses le plus rapidement possible, et pour faciliter l'entrée des voyageurs et des marchandises légitimes.

Au cours des cinq dernières années, le gouvernement a fait d'importants investissements afin d'améliorer les opérations à la frontière et de renforcer la sécurité.

Par exemple, nous armons nos agents des services frontaliers et nous embauchons 400 nouveaux agents afin d'éliminer les situations où des agents travaillent seuls. L'armement des agents des services frontaliers et l'élimination des situations où des agents travaillent seuls sont des mesures qui assureront une protection accrue à nos agents à la frontière. En outre, la Gendarmerie royale du Canada embauche quelque 1 000 nouveaux agents de police montée. Dans les faits, nous en avons déjà embauché plus de 1 500. Près de 20 millions de dollars sont investis dans les équipes intégrées de la police des frontières de la GRC, qui sont stratégiquement placées le long de la frontière afin de démanteler les activités de contrebande entre les bureaux frontaliers. Nous avons également mis en place des systèmes de détection des radiations dans les bureaux de Saint John, Montréal, Halifax, Prince Rupert et Vancouver, qui offrent un niveau de détection des radiations élevé dans les ports maritimes.

Le projet de loi actuel vise à modifier certaines dispositions de la Loi sur les douanes afin de mieux appuyer la stratégie du gouvernement visant à renforcer la sécurité et à faciliter les échanges commerciaux. Dans le projet de loi, deux modifications

the Advance Commercial Information (ACI) initiative and customs controlled areas. In 2004 and 2006, the Canada Border Services Agency implemented the ACI initiative in the marine and air modes of transportation, requiring carriers to provide electronic information on cargo destined to Canada within advanced time frames.

In 2007, the Canada Border Services Agency commenced development of eManifest, the third phase of the ACI program. Amendments are being made to the act to require that advance information be provided electronically and in advance by all participants or links in the trade chain.

Requirements already faced by the marine and air modes of transportation will be extended to highway and rail carriers, freight forwarders, and importers, allowing a rigorous risk assessment of all cargo prior to its arrival at Canada's borders and minimizing the processing required upon arrival.

Over the past two decades, the CBSA and its legacy organizations have been at the leading edge of the worldwide development of electronic commerce systems. EManifest is a complex project that continues this leadership and parallels systems being implemented by other countries, including the United States.

We recognize that there will be a period of adjustment for some of our stakeholders, but the end result will make border clearance more efficient for carriers, for freight forwarders, importers and brokers, while at the same time significantly strengthening the risk management foundation that we need for border security.

Free trading nations such as Canada cannot guarantee absolute safety against border threats. We can, however, optimize our resources and respond to the threats through systems such as eManifest. We can remain agile and effective in a shifting global environment.

On the second key piece of the legislation, with respect to customs controlled areas, we see a response to a desire by the CBSA for new tools to deal with crime resulting from internal conspiracies at Canada's ports of entry. Various amendments were made to the Customs Act in 2001. The 2001 amendments allowed for the creation of these customs controlled areas, which are defined as designated areas close to or associated with the border where domestic travellers or workers may come into contact with international travellers and/or goods that have not yet cleared customs.

importantes sont proposées afin de permettre la mise en œuvre intégrale de deux programmes, à savoir l'Initiative de l'information préalable sur les expéditions commerciales et les zones de contrôle des douanes. En 2004 et en 2006, l'ASFC a mis sur pied l'initiative de l'information préalable sur les expéditions commerciales dans les modes maritime et aérien; en vertu de cette initiative, les transporteurs doivent fournir des renseignements électroniques sur le fret à destination du Canada, dans des délais établis d'avance.

En 2007, l'ASFC a commencé l'élaboration du Manifeste électronique, qui constitue la troisième phase de l'Initiative de l'information préalable sur les expéditions commerciales. Des modifications sont apportées à la Loi afin de rendre obligatoire la communication d'information préalable par voie électronique, à l'avance, par tous les participants ou « liens » de la chaîne logistique.

Les exigences déjà en vigueur auprès des transporteurs dans les modes maritime et aérien seront imposées aux transporteurs routiers et ferroviaires, aux transitaires et aux importateurs, ce qui permettra à l'ASFC de procéder à une évaluation des risques rigoureuse pour tout le fret avant son arrivée à la frontière du Canada et de minimiser le traitement nécessaire à son arrivée.

Au cours des deux dernières décennies, l'ASFC et ses organismes d'origine ont été les chefs de file dans l'élaboration de systèmes de commerce électronique, dans le monde entier. Le Manifeste électronique est un projet complexe grâce auquel l'ASFC conserve son rôle de chef de file et qui permet la mise en œuvre de systèmes parallèles dans d'autres pays, y compris les États-Unis.

Nous sommes conscients du fait qu'une période d'adaptation sera nécessaire pour certains de nos intervenants, mais, en fin de compte, le traitement à la frontière sera plus efficace pour les transporteurs, les transitaires, les importateurs et les courtiers, tout en renforçant de façon significative la gestion du risque qui représente un fondement essentiel à la sécurité de la frontière.

Les pays libre-échangistes comme le Canada ne peuvent pas assurer une sécurité absolue contre les menaces à la frontière. Toutefois, nous pouvons optimiser notre réaction à de telles menaces au moyen de systèmes comme le Manifeste électronique. Nous pouvons demeurer alertes et efficaces dans un environnement mondial en pleine évolution.

Le deuxième ensemble clé de mesures législatives, qui concerne les zones de contrôle des douanes, donne suite à la demande de l'ASFC, qui souhaitait disposer de nouveaux outils servant à empêcher que des crimes résultant de complots internes soient commis dans les bureaux d'entrée du Canada. Diverses modifications ont été apportées à la Loi sur les douanes en 2001. Ces modifications ont permis la création de zones de contrôle des douanes qui sont définies comme étant des zones désignées, près de la frontière ou liées à la frontière, où les voyageurs nationaux ou les employés peuvent entrer en contact avec des voyageurs internationaux ou des marchandises auxquels les formalités douanières n'ont pas encore été appliquées.

To create functional customs controlled areas, there must be three elements: legislation, regulations and designations. Although legislation is in place, regulations and designations are not, meaning that customs controlled areas are not really currently operational. Under current legislation, border services officers have the authority to stop, question and search individuals only at exit points, and all persons leaving a customs controlled area must present themselves before exiting the area. While the 2001 legislation laid the groundwork for customs controlled areas, they could not be effectively and practically implemented.

The proposed amendments will provide our officers with similar authorities to stop, question and search individuals within customs controlled areas as well as at exit points. In addition, persons will be obligated to report to border services officers only upon request, removing the onus on all persons to report upon exiting the customs controlled area.

These changes will provide border services officers with the flexibility to examine persons and goods within the customs controlled area, where most internal conspiracies occur, allowing a greater focus on areas of risk and persons of interest. This will help improve the security of Canadians by enhancing the Canada Border Services Agency's ability to interdict contraband and other illegal items before they reach the streets of our communities.

In addition to these key amendments, there are also a number of technical and housekeeping amendments incorporated into the bill. For example, a technical amendment in the section dealing with advanced passenger information is proposed in order to provide greater certainty on when this information must be provided. Housekeeping amendments deal with the inconsistencies between the English and French versions of the act.

Global security is a complex objective that is subject to the shifting tides of international trade, travel and migration, advances in technology and the increasing sophistication of criminal and terrorist elements. While designated points of entry into Canada are the critical decision points for the formal clearance of goods and people, the smart administration of national borders must incorporate advanced information exchange with the private sector and government partners, extensive intelligence efforts, enforcement in the adjacent port areas and, indeed, security between border offices, which is the responsibility of the RCMP.

As we manage the flow of people and goods, we gain a better understanding, not only of trade and travel patterns, but criminal tendencies as well. This, in turn, allows us to improve our programs and policies in defence of public safety. We must

Pour que l'on puisse mettre en place une zone de contrôle des douanes fonctionnelle, les trois éléments suivants doivent être présents : la législation, les règlements et les désignations. Bien que la législation soit déjà en place, les règlements et les désignations ne le sont pas, ce qui signifie que les zones de contrôle des douanes ne sont pas opérationnelles pour l'instant. En vertu de la loi actuelle, les agents des services frontaliers ont l'autorité d'intercepter, d'interroger et de fouiller les personnes uniquement aux points de sortie et toutes les personnes qui quittent une zone de contrôle des douanes doivent se présenter avant la sortie. Bien que la loi de 2001 ait permis de jeter les bases pour la mise en œuvre des zones de contrôle des douanes, une telle mesure n'a pas pu être prise de façon efficace et pratique.

Les modifications proposées fourniront des autorités semblables à nos agents afin d'intercepter, d'interroger et de fouiller les personnes à l'intérieur des zones de contrôle des douanes, ainsi qu'aux points de sortie. En outre, les personnes seront tenues de se présenter à un agent des services frontaliers sur demande seulement, ce qui supprimera l'obligation de se présenter à leur sortie d'une zone de contrôle des douanes.

De tels changements fourniront aux agents des services frontaliers la souplesse nécessaire pour examiner les personnes et les marchandises à l'intérieur des zones de contrôle des douanes, soit l'endroit où la plupart des complots internes se produisent, ce qui permettra de mettre l'accent davantage sur les secteurs à risque et sur les personnes d'intérêt. Cela aidera à améliorer la sécurité des Canadiens en renforçant la capacité de l'ASFC d'empêcher l'entrée au pays des marchandises de contrebande et d'autres articles illégaux avant même qu'ils n'atteignent les rues de nos collectivités.

En plus des modifications clés susmentionnées, un certain nombre de modifications techniques et administratives sont comprises dans le projet de loi. Par exemple, une modification technique de l'article traitant de l'Information préalable sur les voyageurs est proposée afin de fournir une certitude accrue quant au moment où l'information en question doit être fournie. Les modifications administratives traitent des anomalies entre la version anglaise et la version française de la Loi.

La sécurité mondiale est un objectif complexe assujéti aux changements de tendances en matière de commerce, de voyages et de migration à l'échelle internationale, de nouvelles technologies et du niveau de raffinement toujours croissant des éléments criminels et terroristes. Alors que les points d'entrée désignés au Canada représentent les points de décision critiques pour les formalités douanières officielles des marchandises et des personnes, une administration intelligente de la frontière nationale doit comprendre un échange d'information préalable avec le secteur privé et les partenaires du gouvernement, des efforts de renseignement importants, des mesures d'exécution dans les secteurs adjacents aux ports et, également, des mesures de sécurité entre les bureaux frontaliers, ce qui est du ressort de la GRC.

En gérant la circulation des personnes et des marchandises, nous parvenons à mieux comprendre non seulement les tendances relatives aux échanges commerciaux et aux voyageurs, mais également les tendances relatives aux criminels, ce qui, en retour,

continue to capitalize on modern technology and risk management strategies that minimize security risks while facilitating the efficient movement of goods, services and people.

The past several years have seen tremendous change in how our border operates. Too much is at stake if we do not get the border right. The legislation is critical to our ability to meet challenges of securing Canadians' safety and prosperity in the rapidly changing world in which we live. I would be happy to take your questions.

Senator Tkachuk: I have a couple of questions on areas of concern that have been talked about throughout the day. A number of senators have asked how customs controlled areas at airports would affect the ordinary traveller, whether they would create undue burden or extra burden that the ordinary traveller does not face now. There is perhaps a feeling that border officers being able to go into a customs controlled area and create a customs controlled area might infringe on the rights of a citizen to be left alone unless there is good reason to bother him or her. If you could address those two or three areas, I would appreciate that.

Mr. Van Loan: The airports are one example. This, of course, would apply not only in airports; we would also be dealing with marine ports and other similar customs controlled areas.

I do not anticipate that in practical terms you would see a significant difference at all, if you could see any difference at all with what ordinary passengers passing through would experience. They would be subject to the normal customs control process, which makes it unnecessary to use any of these other devices, because they do have to report to a Canada Border Services Agency officer, who has the opportunity to direct them to secondary search if the officer feels that there are grounds or a reason to do so. That process will continue unaffected by this.

Some of you, certainly the chair, may be familiar with Project SPAWN, which looked into, for example, the problems of organized crime and drug trafficking operating through airports. This would allow border service agents, if they saw something that looked fishy out on the tarmac where luggage and cargo are being off-loaded, the opportunity not to wait until someone came to exit the customs controlled area to ask them questions about it, but they could actually ask them questions about why they are there and whether they have their identification. The officers would be able to deal with the goods at that stage, before someone could go into the duffel bags and take out the narcotics.

nous permet d'améliorer nos programmes et nos politiques touchant la défense de la sécurité du public. Nous devons continuer à miser sur la technologie moderne et sur les stratégies de gestion du risque qui réduisent au minimum les risques à l'égard de la sécurité tout en facilitant le mouvement efficace des marchandises, des services et des personnes.

Au cours des dernières années, des changements énormes ont été apportés à la façon de fonctionner à la frontière. Les enjeux sont trop grands pour que nous ne sécurisions pas suffisamment la frontière. Ces mesures législatives sont absolument essentielles pour nous permettre de relever les défis visant à assurer la sécurité et la prospérité des Canadiens dans notre monde où tout évolue si rapidement. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Tkachuk : J'ai deux ou trois questions à poser à propos de certaines préoccupations dont j'ai entendu parler tout au long de la journée. Un certain nombre de sénateurs ont posé des questions pour connaître l'incidence qu'aurait la création de zones de contrôle des douanes dans les aéroports sur les voyageurs ordinaires, et pour savoir si elles imposeraient un fardeau indu ou supplémentaire à ces derniers. On peut avoir l'impression que le fait que des agents des services frontaliers puissent se rendre dans une zone de contrôle des douanes ou en établir une pourrait porter atteinte aux droits de tout citoyen à être laissé tranquille s'il n'y a aucune bonne raison de l'ennuyer. Si vous pouviez faire quelques commentaires à propos de ces deux ou trois aspects, je vous en saurais gré.

M. Van Loan : Les aéroports sont un exemple. Évidemment, ce que vous dites ne s'applique pas seulement aux aéroports. Nous nous occuperions aussi des ports maritimes et d'autres zones de contrôle des douanes semblables.

En pratique, je ne m'attends pas à ce que vous voyiez une quelconque différence notable pour ce qui est de l'expérience que vivront les voyageurs et les passagers aux douanes. Ils seront soumis au contrôle douanier habituel, qui rend inutile l'utilisation de l'un ou l'autre de ces autres dispositifs. En effet, les voyageurs doivent se présenter à un agent de l'ASFC, qui a la possibilité, s'il estime qu'il a des motifs ou une raison de le faire, de lui enjoindre de subir un contrôle secondaire. Ce processus sera maintenu et ne sera pas touché par les nouvelles mesures.

Certains d'entre vous, assurément le président du comité, connaissent peut-être le projet SPAWN, qui se penchait notamment sur les problèmes liés au crime organisé et au trafic de drogue dans les aéroports. Grâce à de telles mesures, les agents des services frontaliers qui constatent des activités louches sur l'aire de trafic, par exemple un déchargement de bagages et de fret, auraient la possibilité d'intervenir sur-le-champ et de poser des questions sans avoir à attendre que les personnes concernées quittent la zone de contrôle des douanes. De fait, les agents pourraient interroger ces personnes, leur demander la raison de leur présence à cet endroit et s'ils ont la permission de s'y trouver. Les agents pourraient s'occuper des marchandises à ce stade, avant que quelqu'un puisse intercepter les sacs polochon et s'emparer des stupéfiants qu'ils contiennent.

That is the objective. We still have the normal protections under the Charter that people would have in those circumstances or any kind of search that was more than “show me your identification to be in this area.” Anything more intrusive than that would require the same reasonable and probable grounds and would have to be justifiable under the Charter and court-established protections that already exist. Tell me if I am saying anything that is off the mark there.

Kristine Allen, Senior Counsel, Legal Services, Canada Border Services Agency: That was exactly right.

Mr. Van Loan: I would say ordinary travellers going through the airport probably would not notice any difference. They must go through it and they must bring their luggage through it all. They are in a controlled area that is fully monitored. Between there and when they hand in their card and get sent off to secondary, there is no reason to stop them at that point. The areas of concern are on the tarmac, for example.

A better way of explaining it is to use the example of a port. Historically, the reason the ports police were disbanded is, as I understand it, that they were always on the docks with the same guys who were long-established longshoremen, some involved in very sophisticated and ongoing criminal conspiracies. Essentially, the ports police were seen to have been corrupted or subject to intimidation. That is why we disbanded them.

If you only have the ability now to control people as they are leaving, all kinds of things can happen between containers and so on within the area. We need the ability to have the CBSA officers get in there immediately if they sense there is a conspiracy or something that needs to be addressed.

Senator Tkachuk: The Canadian Trucking Alliance members are concerned because currently when they are stopped at the border, if there is a problem with containers they are carrying, they can off-load at a bonded and secure place and go about their business until the missing paperwork arrives, the situation can be cleared up and the product can be taken to its destination. They are concerned that the CBSA is moving in a direction such that, if the paperwork is not complete, the truck will be turned back, and they will have to return to the United States where they would have to care for the truck, rather than the truck being warehoused in a bonded area. You might want to comment on that concern, which they raised this afternoon.

Voilà l'objectif. Les protections habituelles conférées par la Charte continueraient de s'appliquer, et les personnes intéressées pourraient toujours s'en prévaloir dans de telles circonstances ou dans le cadre de tout autre type de contrôle allant au-delà du simple fait de se voir demander de présenter un permis justifiant leur présence à cet endroit. Toute mesure plus intrusive que cela devrait être fondée sur les normes de preuve habituelles, à savoir les motifs raisonnables et les motifs probables, et devrait être justifiée en vertu de la Charte et des mesures de protection établies par décision des tribunaux. Dites-le moi si je me trompe.

Kristine Allen, avocate-conseil, Services juridiques, Agence des services frontaliers du Canada : Tout ce que vous avez dit était exact.

M. Van Loan : Selon moi, les voyageurs ordinaires qui passent par les aéroports ne remarqueront probablement aucune différence. Ils doivent traverser la zone et apporter leurs bagages. Il s'agit d'une zone de contrôle entièrement surveillée. Il n'y a aucune raison de les intercepter entre cet endroit et celui où ils doivent présenter leur déclaration de douane et, éventuellement, être escortés à un autre endroit pour y subir un contrôle secondaire. Ce sont d'autres zones qui présentent un intérêt, par exemple l'aire de trafic.

Pour mieux me faire comprendre, je vais me servir de l'exemple d'un port. Dans une perspective historique, d'après ce que je crois comprendre, la police portuaire a été dissoute parce que, dans le cadre des activités sur les quais, ces agents étaient constamment en contact avec les mêmes débardeurs de longue date, dont certains étaient impliqués dans des complots criminels continus et très complexes. Essentiellement, il a été considéré que la police portuaire était corrompue ou victime d'intimidation. C'est pourquoi elle a été dissoute.

La seule capacité d'effectuer des contrôles sur les personnes au moment où elles quittent les lieux n'est pas suffisante puisque toutes sortes de choses peuvent se passer entre les conteneurs qui se trouvent dans la zone. Il faut que les agents de l'ASFC puissent s'y rendre immédiatement s'ils ont l'impression qu'il s'y déroule un complot ou quoi que ce soit d'autre qui exige une intervention.

Le sénateur Tkachuk : Les membres de l'Alliance canadienne du camionnage sont préoccupés puisque, à l'heure actuelle, au moment du contrôle à la frontière, si un problème est décelé dans les conteneurs qu'ils transportent, ils peuvent déposer leur cargaison dans un entrepôt sous douane et sécurisé et vaquer à leurs activités jusqu'à ce que les documents manquants soient transmis. Lorsque la situation est tirée au clair, ils peuvent récupérer leurs marchandises et les transporter à destination. Les membres de l'Alliance canadienne du camionnage sont préoccupés parce que, selon la nouvelle orientation de l'ASFC, s'il manque des documents, le camion devra faire demi-tour et retourner aux États-Unis plutôt que d'être placé dans un entrepôt sous douane. Vous pourriez peut-être faire un commentaire à propos de cette préoccupation qui a été soulevée cet après-midi.

Mr. Van Loan: My understanding is that, while we are still working out some of the deals with them, they are generally supportive of the legislation. We need to work on some implementation there. Obviously, there will be a time frame for adjustment while people get up to speed on the normal practices.

The benefits from being able to accomplish this are considerable. We already have the benefit in the marine terminals, and I do not know whether anyone has had the opportunity to see how they work. Looking at it, they are able to assess through a matrix of values whether or not something is high risk. A high-risk shipment from a company you have never heard of before or from a first-time shipper from a jurisdiction that is known to send dodgy stuff are things that will raise red flags. Those are the ones more likely to be sent for full examination. That is helpful and much easier to do when you can do it in advance, while the container is coming across the ocean, the same as the objective here with the trucks.

In terms of the bonded warehouse situation, did either of you have anything to add on that?

Ms. Kerr-Perrott: We are working with the community, the stakeholders, to determine how we might enable them to move inbound instead of turning back at the border if they do not have the full data set, so we are examining what processes we can put in place to facilitate that.

Senator Banks: Thank you for being here, Mr. Van Loan and Ms. Allen, and it is nice to see you again, Ms. Kerr-Perrott.

Minister, I will take a complete left turn and talk about other things. I am sure we will return to the normal application of the bill, but I would like to direct your attention to clause 17 of the bill before us, on the last page, page 7. I had not noticed this provision before in any other act of Parliament, but I know that it exists in several other acts of Parliament, five or ten of them, including Bill C-10. As I said earlier to Senator Tkachuk, the sponsor of this bill, the fact that we have not paid attention to something before does not mean we should not now.

The proposed amendment is to add to section 164 of the act the following language:

A regulation made under this Act may incorporate by reference any material regardless of its source and either as it exists on a particular date or as amended from time to time.

The amendment would be by someone else other than the government or Parliament. It would be by the source, I presume.

The proposed amendment goes on to say:

Material that is incorporated by reference in a regulation is not a statutory instrument for the purposes of the Statutory Instruments Act.

M. Van Loan : Ce que je crois comprendre, c'est que, bien que nous en soyons toujours à mettre au point certains accords avec eux, en général, ils sont bien disposés envers ces mesures législatives. Nous devons régler certaines questions relatives à la mise en œuvre. De toute évidence, il y aura une période d'adaptation pendant laquelle les gens prendront connaissance des pratiques normales.

L'accomplissement de cette tâche entraînera des avantages considérables, comme nous le voyons déjà dans les terminaux maritimes. Je ne sais pas si quelqu'un ici a eu l'occasion de voir comment on y travaille. À l'aide d'une grille de valeurs, on est capable d'effectuer une évaluation du risque. Un tel système enverra un signal d'alarme avant l'arrivée d'une cargaison à risque élevé provenant d'une entreprise ou d'un expéditeur inconnu d'un pays réputé pour l'envoi de marchandises douteuses. De tels envois seront plus susceptibles de faire l'objet d'un contrôle complet. Un tel système est utile et facilite beaucoup les choses puisqu'il permet d'agir avant l'arrivée du conteneur. Nous poursuivons le même objectif pour ce qui est des camions.

Quelqu'un a-t-il quelque chose à ajouter en ce qui concerne la situation des entrepôts sous douane?

Mme Kerr-Perrott : Nous travaillons de concert avec la collectivité et les intervenants pour déterminer s'il est possible de permettre aux camionneurs d'entrer au pays plutôt que de les refouler à la frontière s'ils n'ont pas avec eux toutes les données nécessaires. Nous sommes donc en train d'examiner les processus que nous pourrions mettre en place pour faciliter cela.

Le sénateur Banks : Monsieur Van Loan et madame Allen, je vous remercie d'être ici. Quant à vous, madame Kerr-Perrott, nous sommes heureux de vous revoir.

Monsieur le ministre, je vais maintenant aborder des sujets complètement différents. Nous reviendrons sans aucun doute sur la portée normale du projet de loi. Pour l'instant, j'aimerais attirer votre attention sur l'article 17 du projet de loi que nous avons sous les yeux, à la dernière page. Je n'avais jamais remarqué une telle disposition, mais je sais qu'elle fait partie de plusieurs autres lois fédérales, cinq ou six d'entre elles, notamment le projet de loi C-10. Comme je l'ai dit plus tôt au sénateur Tkachuk, il n'est jamais trop tard pour examiner quelque chose qui nous a échappé auparavant.

La modification qui est proposée consiste à ajouter à l'article 164 de la Loi le paragraphe suivant :

Peut être incorporé par renvoi dans un règlement tout document — quelle que soit sa provenance —, soit dans sa version à une date donnée, soit avec ses modifications successives.

La modification serait apportée non pas par le gouvernement ou le Parlement, mais par la source, comme on peut le supposer.

Voici la suite de la modification proposée :

L'incorporation par renvoi d'un document dans un règlement ne lui confère pas, pour l'application de la Loi sur les textes réglementaires, valeur de texte réglementaire.

This would mean a number of things. It would not be published in the *Canada Gazette* and would therefore escape or evade the scrutiny of Parliament.

I will use a few absurd examples to indicate my concern. You could incorporate by reference under this act, as a part of a regulation under this act, a provision of the customs regulations of North Korea, or, more likely, the entire maintenance manual of a 747. I understand why it is necessary to be able to do that. I understand why, because of the volume of material that is sometimes involved in that, it would be impractical to incorporate it into the regulations in the normal sense of the word and have the regulations go through the normal process, which is to say being susceptible to a certain amount of scrutiny by Parliament.

However, proposed subsection 2 bothers me when it says that that material that is incorporated by reference is not a statutory instrument, and that therefore allows it to escape the scrutiny of Parliament or anyone. Here we have a part of a regulation under a Canadian statute that will have been written, in my absurd examples, by North Korea or by the Boeing aircraft company. They are made part of Canadian law. They are not susceptible to any scrutiny by Parliament. We have exported the capacity to make regulations at least under Canadian law that are applicable. These will not be susceptible to scrutiny by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations. Therefore, we are doing two things. We are exporting the capacity to make regulations that are part of Canadian applicable law, and we are exporting the capacity to amend those parts of those regulations by someone else at any time in the future, and those amendments will be part of Canadian law. It escapes the scrutiny, and it is theoretically at least possible, I suggest, minister, that someone could, therefore, in Canada break the law or break a regulation, operate against a regulation, without knowing what that regulation is, since it is not susceptible to the normal process.

Minister, I am proposing, or will propose, that this needs to be solved, in this case, perhaps not in other legislation, but in the bill that is before us, by two possible means. One is an amendment, which I have drafted and which I will show you and which I have prepared in both official languages. It says:

That Bill S-2 be amended in clause 17 on page 7 by adding, after line 29, the following.

(3) For greater certainty, material that is incorporated by reference in a regulation that stands permanently referred to the Committee referred to in section 19 of the *Statutory Instruments Act* —

Cela signifie un certain nombre de choses. Le document incorporé ne serait pas publié dans la *Gazette du Canada* et, par conséquent, échapperait à l'examen du Parlement.

Je vais me servir de quelques exemples absurdes pour illustrer ma préoccupation. Vous pourriez incorporer par renvoi dans un règlement pris en vertu de la présente loi une disposition réglementaire nord-coréenne en matière de douane ou, plus vraisemblablement, l'intégralité du manuel d'entretien d'un 747. Je comprends pourquoi il est nécessaire de pouvoir faire cela. Je comprends que le nombre de documents qu'un tel processus fait parfois intervenir rendrait impossible l'incorporation, au sens habituel du terme, dans un règlement d'un document par le truchement du processus normal, c'est-à-dire le processus d'examen du Parlement.

Toutefois, j'ai quelques réserves en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article proposé selon lequel l'incorporation par renvoi d'un document ne lui confère pas valeur de texte réglementaire et que, par conséquent, il peut échapper à l'examen du Parlement ou de toute autre instance. Si l'on revient aux exemples absurdes que j'ai mentionnés plus tôt, nous pourrions nous retrouver avec un règlement pris en vertu d'une loi canadienne dont une partie aurait été rédigée par les autorités nord-coréennes ou la compagnie Boeing. Ces dispositions feraient partie intégrante d'une loi canadienne. Elles ne pourraient faire l'objet d'aucun examen du Parlement. Nous avons exporté la capacité de prendre des règlements applicables, à tout le moins, en vertu de la loi canadienne. Ces dispositions réglementaires ne pourront être examinées par le Comité mixte permanent sur l'examen de la réglementation. Par conséquent, nous faisons deux choses. D'une part, nous exportons la capacité de prendre des règlements faisant partie de la loi canadienne applicable et, d'autre part, nous exportons la capacité de modifier, dans l'avenir, les parties de ces règlements qui auront été établies par une quelconque instance étrangère et qui feront partie de la loi canadienne. Puisque de telles dispositions échappent à l'examen, il est possible, à tout le moins sur le plan théorique, monsieur le ministre, que quelqu'un, au Canada, enfreigne la loi, ou contrevienne à une disposition réglementaire sans savoir que celle-ci existe puisqu'elle n'aura pas fait l'objet du processus normal.

Monsieur le ministre, nous devons remédier à ce problème, peut-être pas en ce qui concerne les autres lois, mais au moins en ce qui concerne le projet de loi que nous examinons en ce moment. Je propose, ou proposerai, deux moyens de remédier à la situation. Le premier est une modification, dont j'ai rédigé une ébauche dans les deux langues officielles et que je vous fournirai. Cette modification est ainsi libellée :

Que le projet de loi S-2, à l'article 17, soit modifié par adjonction, après la ligne 30, page 7, de ce qui suit :

(3) Il est entendu que le comité visé par l'article 19 de la Loi sur les textes réglementaires [...]

— which is to say, the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations —

— may be reviewed and scrutinized by the Committee.

That amendment would satisfy my concern about this. The words “for greater certainty,” minister and Ms. Allen, have been added not by me but at the suggestion of the Senate’s legal counsel in order to, he says, ensure that this change would apply only to this act and would not have effect on other acts in which similar wording as this applies. Those changes may be made separately or otherwise.

The necessity for this proposed amendment could be obviated by a simple and perhaps more expedient means, and it was suggested to me by Senator Tkachuk that he understands that perhaps the department would prefer this, and that is by simply eliminating from the present bill the second paragraph of this proposed amendment, that is to say, that part of the amendment that says this statutory instrument is not a statutory instrument for the purposes of this act.

I invite your comments.

Mr. Van Loan: Thank you very much. I think you demonstrate a healthy mistrust of unlimited legislative power to unaccountable bureaucrats without process.

Senator Banks: I could not have said it better. I will refer to Hansard to use that sentence again in the future.

Mr. Van Loan: That healthy mistrust replicates the conversation we had when I was briefed in detail on this bill. I went down the exact same set of questions with the exact same set of concerns. I was told by the department officials that the only document that is intended to be incorporated by reference is the Electronic Commerce Client Requirements Document, which will set out what people have to do to fill out their eManifest form, and that they might want to be able to change that from time to time without resorting to the full regulatory process, which I thought was fine. However, I was uncomfortable with the notion that that could happen without anyone in the world having any opportunity to know about it and there not being some element of accountability. My preference would be the second of your options, simply the deletion of subsection 2. I was advised during the briefing that the department could live with that when I raised exactly the same issues.

Senator Banks: Thank you.

Senator Wallin: We heard from several witnesses today who were mostly very supportive of the legislation, as you have noted. Their concern is that there is a big-picture issue and a small-picture issue.

... c’est-à-dire le Comité mixte permanent d’examen de la réglementation...

[...] est saisi d’office des documents incorporés par renvoi dans un règlement pour que ceux-ci fassent l’objet d’une étude et d’un contrôle.

Cette modification permettrait de dissiper ma préoccupation à cet égard. Je souligne, monsieur le ministre et madame Allen, que les termes « il est entendu » ne sont pas de moi, mais qu’ils ont été ajoutés à la suggestion du conseiller juridique du Sénat pour faire en sorte, selon lui, que cette modification ne s’applique qu’à la loi en question, sans avoir aucune incidence sur d’autres lois contenant un libellé semblable. Ces modifications peuvent être apportées séparément ou d’une autre façon.

La nécessité de cette modification proposée pourrait être contournée par des moyens simples et peut-être plus appropriés. Le sénateur Tkachuk m’a laissé entendre qu’il croyait que le ministre préférerait peut-être tout simplement supprimer du présent projet de loi le second paragraphe de la modification proposée, c’est-à-dire la partie de la modification qui énonce que le document incorporé n’a pas valeur de texte réglementaire pour l’application de la loi.

J’attends vos commentaires.

M. Van Loan : Merci beaucoup. J’estime que vous faites preuve d’une saine méfiance à l’égard du fait d’accorder, sans aucune forme de processus, un pouvoir législatif illimité à des bureaucrates n’ayant aucun compte à rendre.

Le sénateur Banks : Je n’aurais pas pu mieux dire. Je vais consulter le Hansard pour extraire cette phrase et m’en servir dans l’avenir.

M. Van Loan : Cette saine méfiance se fait l’écho de la conversation que nous avons eue lorsqu’on m’a informé en détail à propos du projet de loi. J’avais posé les mêmes questions et fait état des mêmes préoccupations. Les fonctionnaires du ministère m’ont dit que le seul document destiné à être incorporé par renvoi est le Document sur les exigences à l’égard des clients du commerce électronique, qui énoncera les directives pour remplir le Manifeste électronique, et qu’ils pourraient vouloir être en mesure de modifier ce document de temps à autre sans avoir à passer par l’intégralité du processus réglementaire. Je n’avais aucun problème avec cela. Par contre, j’avais un problème avec le fait que cela puisse se produire sans que quiconque ait la moindre possibilité d’en être informé et sans que quiconque ait le moindre compte à rendre. Je penche pour la deuxième option que vous proposez, le fait de supprimer tout simplement le paragraphe 2. Pendant la séance d’information, au moment où j’ai soulevé ces mêmes préoccupations, on m’a avisé du fait que le ministère pourrait s’en accommoder.

Le sénateur Banks : Merci.

Le sénateur Wallin : Aujourd’hui, plusieurs témoins ont indiqué qu’ils étaient généralement très favorables au projet de loi, comme vous l’avez mentionné. Toutefois, des préoccupations ont été soulevées, d’une part en ce qui a trait à une question d’ordre général et, d’autre part, en ce qui a trait à une question de détail.

The big-picture issue is that after 2001, we did a good job of harmonizing and working on the smart border issue; and then because of many reasons we could cite, the two countries went off on separate courses. We have doubled the workload for everyone and it is complicated on both sides. Truckers — or even consumers, ordinary flyers, for that matter — are dealing with different systems on both sides. They want to see this bill in the context of a larger harmonization of our rules and regulations on security and trade with the U.S., and how does that fit.

The flip side was their concern that the devil is in the details, that while the legislation is fine, the interpretation of regulations by someone on the ground could result in a trucker being asked to provide evidence his mother was really born in Ireland and not some other country. The paperwork was getting so detailed.

The two questions are related in the sense of harmonization. Does this help or prohibit us, or is there any intention of trying to deal with that issue on a day-to-day basis with the American side?

Mr. Van Loan: On this, I assume you are referring to the eManifest aspect.

Senator Wallin: Yes, that, but there is a larger issue on the harmonization side.

Mr. Van Loan: On the larger harmonization issue, to the extent we can harmonize, we believe we have advantages at a whole bunch of levels. First, it is easier for businesses on either side of the border to understand what they need to do to conduct trade. Second, we are more likely to maintain the confidence of our trading and border partner, which will allow relief from unduly harsh measures that we might otherwise face. For those reasons, harmonization — to the extent we can and our law permits it — is a positive thing.

In terms of the eManifest program, its companion program in the United States is the Automated Commercial Environment program. That is also evolving. The objective of eManifest is to have something that is as harmonized as we can.

However, as I said, they are still in process too and evolving, and that consultation back and forth continues. That is one reason I think there is a desire for some flexibility in that document that will be incorporated by reference to allow for that harmonization and fine detailing to occur.

La question d'ordre général concerne le fait que, après 2001, nous avons fait du bon travail en vue d'établir et d'harmoniser le plan d'action pour une frontière intelligente. Puis, pour de nombreuses raisons que nous pourrions mentionner, les deux pays ont pris des chemins différents. Cela a doublé la charge de travail pour tout le monde et a compliqué les choses des deux côtés. Les camionneurs — ou même, du reste, les consommateurs et les voyageurs ordinaires — sont aux prises avec des systèmes différents, selon qu'ils se trouvent d'un côté ou de l'autre de la frontière. Ils veulent que ce projet de loi soit adapté dans le cadre d'une harmonisation à plus grande échelle de nos lois et de nos règlements sur la sécurité et le commerce avec les États-Unis, et ils veulent savoir en quoi ce projet de loi est approprié.

Quant à la deuxième préoccupation mentionnée, elle concerne le fait que les difficultés surgissent des menus détails et que, même si les mesures législatives ne semblent présenter aucun problème, sur le terrain, elles pourraient se voir interpréter d'une manière qui se concrétiserait par le fait qu'un camionneur devrait prouver que sa mère est véritablement née en Irlande et non pas dans un autre pays. C'est dire à quel point les documents entraînent dans les détails.

La question d'ordre général et la question de détail sont liées sur le plan de l'harmonisation. Est-ce que cela nous aide ou nous nuit, ou a-t-on l'intention de s'occuper de ce problème au jour le jour en collaborant avec les Américains?

M. Van Loan : Sur ce point, je suppose que vous faites référence au Manifeste électronique.

Le sénateur Wallin : Oui, mais également à l'aspect plus large de l'harmonisation.

M. Van Loan : Pour ce qui est de la question plus vaste de l'harmonisation, nous croyons que, dans la mesure où il est possible d'harmoniser, elle présente des avantages sur bien des plans. Premièrement, cela permet aux entreprises des deux côtés de la frontière de comprendre plus facilement les règles à suivre pour faire du commerce. Deuxièmement, cela contribuera vraisemblablement à maintenir la confiance de notre partenaire commercial qui se trouve de l'autre côté de la frontière, ce qui atténuera les mesures excessivement sévères auxquelles nous pourrions autrement être exposés. Pour ces raisons, l'harmonisation — dans la mesure où nous pouvons en arriver à une harmonisation et dans la mesure où notre loi le permet — est un pas dans la bonne direction.

En ce qui concerne le Manifeste électronique, son équivalent américain est le programme Automated Commercial Environment. On remarque également des progrès de ce côté. Notre objectif consiste à faire en sorte que les exigences du Manifeste électronique soient aussi harmonisées que possible avec celles de son équivalent américain.

Cependant, comme je l'ai dit, ces programmes sont en cours d'élaboration et continuent à évoluer, et les discussions avec les États-Unis à cet égard se poursuivent. C'est l'une des raisons qui me portent à croire qu'il y a un désir que le document qui sera incorporé par renvoi soit suffisamment ouvert pour qu'il soit possible d'effectuer cette harmonisation et d'apporter des précisions de détail.

To the extent we do it, we are helping our businesses, making it easier for them coming and going, and we are more likely to maintain the confidence of our partners.

Senator Wallin: Their message to you, both in testimony here and in conversations afterwards, was this: Do not put Canada at a competitive disadvantage by making our rule book thicker, or so completely different that we cannot do it. One case, raised by Senator Tkachuk, was holding vehicles in compounds.

Mr. Van Loan: The paradox is that if our rule book is thinner, we may face a disproportionate rule book going in the other direction—that the American response is, if we are not harmonized, they have to do more because we are not up to the job. For that reason, by being harmonized we can actually be more pro-trade and not face undue barriers.

Senator Wallin: I wanted to pass that concern on.

Senator Zimmer: I have two questions. First, what has been done post-9/11 on behalf of the Canadian Air Transport Security Authority that has enhanced screening services, other than screening items on Transport Canada's prohibitive items list, and how successful has it been?

Mr. Van Loan: I would love to answer the question, but it is probably better that I defer to the Minister of Transport, whose responsibility that actually is. Under Public Safety, we do not have responsibility for CATSA, for the Canadian Air Transport Service Agency; that is the Minister of Transport.

Senator Zimmer: My other question is from the newspapers. On Wednesday, March 25, in the *Embassy* editorial page, you said in an interview that a push for a delay of the Western Hemisphere Travel Initiative became a moot point after Secretary of State Hilary Clinton and Secretary of Homeland Security Janet Napolitano indicated they are ready; there is no mechanism for further extension. You said there is a gap between Canada and American preparedness, and that it was interesting they have signed off because they felt they are ready. You noted that we are more ready than they are; while about 28 per cent of Americans have passports, we have 53 per cent. You are right on that.

There should be an advertising campaign to let them know the deadline is coming; but in the *Calgary Herald*, on March 26, Ms. Napolitano said they were so ill-prepared to

Dans la mesure où nous le faisons, nous aidons nos entreprises en facilitant leurs allées et venues d'un côté et de l'autre de la frontière, et nous sommes plus susceptibles de conserver la confiance de nos partenaires.

Le sénateur Wallin : Le message qu'ils vous ont envoyé, dans le cadre du témoignage qu'ils ont présenté ici et dans celui des conversations qui ont eu lieu par la suite, était le suivant : ne placez pas le Canada dans une position de désavantage concurrentiel en multipliant le nombre de règlements ou en les modifiant dans une mesure telle que tout commerce deviendrait impossible. Le sénateur Tkachuk a mentionné un cas où des véhicules étaient retenus dans des parcs de stockage.

M. Van Loan : Ce qui est paradoxal, c'est que si nous réduisons le nombre de règlements, nous pourrions devoir faire face à un nombre disproportionné de règlements américains. En effet, si nos règlements ne sont pas harmonisés, les Américains réagiront en faisant valoir qu'ils doivent en faire davantage parce que nous n'en faisons pas assez. Pour cette raison, l'harmonisation nous permettra effectivement de favoriser les échanges commerciaux et d'éviter des obstacles injustifiés au commerce.

Le sénateur Wallin : Je voulais transmettre cette préoccupation.

Le sénateur Zimmer : J'ai deux questions. Premièrement, depuis le 11 septembre 2001, quelles mesures ont été prises, pour le compte de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, pour renforcer les services de contrôle de sûreté, mis à part le dépistage des articles qui figurent sur la liste des articles interdits de Transports Canada, et quels ont été les résultats de ces mesures?

M. Van Loan : J'aimerais beaucoup répondre à votre question, mais il est probablement préférable que je m'en remette au ministre des Transports, qui est responsable en la matière. Le ministère de la Sécurité publique n'est pas responsable de l'ACSTA, l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qui relève du ministère des Transports.

Le sénateur Zimmer : Mon autre question est tirée d'articles de journaux. Le mercredi 25 mars, au cours d'une entrevue que vous avez accordée à l'équipe de rédaction de l'*Embassy*, vous avez affirmé que la campagne menée en vue de différer la mise en place de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental était devenue un sujet purement théorique après que la secrétaire d'État Hilary Clinton et la secrétaire à la Sécurité intérieure, Janet Napolitano, ont indiqué que les États-Unis étaient prêts. Aucun mécanisme ne permet de prolonger le délai. Vous avez indiqué qu'il y avait un écart entre l'état de préparation du Canada et des États-Unis, et qu'il était intéressant de constater qu'ils avaient marqué leur accord parce qu'ils estimaient être prêts. Vous avez mentionné que nous sommes plus prêts qu'eux : 53 p. 100 des Canadiens possèdent un passeport, comparativement à 28 p. 100 pour ce qui est des Américains. Vous avez raison sur ce point.

Il faudrait qu'une campagne de publicité soit menée pour faire savoir aux États-Unis que la date limite approche. Toutefois, dans le *Calgary Herald* du 26 mars, Mme Napolitano a indiqué que les

implant these new rules that the loss of the plan will result in chaos. She also indicated that widespread border delays during next February's Olympics will be a major problem.

You are absolutely right. We are ready, they are not. What happens now? Do we wait until they work it out? They will be launching a bill trying to delay this until June 1 of next year, which I think is a good idea. However, at the moment, it is a moot point, as you say, because we are ready and they are not, but it looks like they will go ahead. Do you have any comments?

Mr. Van Loan: First, from our perspective, the government has to conduct itself responsibly in the expectation that the June 1 deadline will be in effect. That is the stated intention of the Obama administration. It was one of the first acts of Hilary Clinton as Secretary of State and Janet Napolitano as Secretary of Homeland Security after their confirmations. One of the first things they did was certify that the United States is ready.

As a result, our major focus must be on ensuring our Canadian travellers and businesses are as ready as possible. We are committed to some advertising to do that. We are exploring an innovative idea that is so innovative because it is incredibly simple, which is having CBSA agents simply hand people crossing the border without compliant documents a handbill that says "Effective June 1, you will need something better than this." That is a simple way of getting the information into the right hands.

Regarding the legislation Louise Slaughter, the representative from the Buffalo area, is bringing forward, we support and encourage that. It would be great if it passed. It will be tougher for that to pass in an environment where the administration has certified that it is ready. Then again, it is a clear democratic majority, and Representative Slaughter is in a critical legislative position. There is some cause for optimism there and we have been supportive of that legislation. We will continue to be so, but it will not put a stop to our efforts to be ready.

In terms of readiness, you cite the numbers on passport possession, which is a big gap, but it is not entirely representative of the gap, because many Americans never travel outside their borders. A higher proportion of Canadians do. Simple ownership is not a good indicator of who is actually crossing.

Even on who is actually crossing the border, the latest numbers indicate about 80 per cent of Canadians are travelling with compliant documents and only about 76 per cent of

États-Unis étaient si mal préparés pour mettre en œuvre ces nouvelles règles que l'abandon du plan provoquerait le chaos. Elle a également déclaré que des retards considérables à la frontière au cours des Jeux Olympiques de février 2010 représenteraient un problème important.

Vous avez tout à fait raison. Nous sommes prêts, et les États-Unis ne le sont pas. Que faire maintenant? Devons-nous attendre jusqu'à ce qu'ils règlent le problème? Ils déposeront un projet de loi pour tenter de repousser la mise en œuvre de cette initiative jusqu'au 1^{er} juin de l'an prochain, ce qui me semble être une bonne idée. Cependant, à ce moment-ci, il s'agit d'un sujet purement théorique, comme vous le dites, car nous sommes prêts, et ils ne le sont pas, même s'il semble qu'ils iront de l'avant. Avez-vous des commentaires à formuler?

M. Van Loan : Tout d'abord, selon nous, le gouvernement doit agir de façon responsable dans la perspective que la date limite du 1^{er} juin entrera en vigueur. C'est l'objectif avoué de l'administration Obama. Il s'agissait de l'un des premiers gestes posés par Hilary Clinton à titre de secrétaire d'État et par Janet Napolitano à titre de secrétaire à la Sécurité intérieure après avoir été nommées à leur poste respectif. L'un des premiers gestes qu'elles ont posés a consisté à confirmer que les États-Unis étaient prêts.

Par conséquent, notre principale préoccupation doit être de veiller à ce que les entreprises et les voyageurs canadiens soient aussi prêts que possible. Nous nous sommes engagés à mener une campagne de publicité à cet égard. Nous étudions une idée novatrice, dont le caractère novateur tient au fait qu'elle est incroyablement simple : il s'agit tout simplement de demander aux agents de l'ASFC de remettre aux personnes qui traversent la frontière sans posséder les documents nécessaires un feuillet les informant des règles qu'ils devront observer à compter du 1^{er} juin. Il s'agit d'une façon simple de fournir de l'information aux personnes concernées.

Louise Slaughter, représentante de la région de Buffalo, propose l'examen des mesures législatives. Nous appuyons et encourageons cela. Il serait formidable qu'elles soient adoptées. Cela sera plus difficile dans un contexte où l'administration a assuré être prête. Là encore, elles devront être adoptées à la majorité absolue, et la représentante Slaughter occupe une position déterminante sur le plan législatif. Il y a des raisons d'être optimiste, et nous avons appuyé ces mesures législatives. Nous continuerons à le faire, mais cela ne nous empêchera pas de continuer à déployer des efforts pour être prêts.

En ce qui concerne l'état de préparation, vous avez mentionné l'écart considérable qui existe entre le Canada et les États-Unis sur le plan de la possession de passeport, mais cet écart n'est pas tout à fait représentatif puisque de nombreux Américains ne voyagent jamais à l'extérieur de leur pays. Au Canada, la proportion de personnes qui voyagent à l'extérieur des frontières de leur pays est plus élevée. Pour savoir qui traverse effectivement une frontière, on ne peut se fonder simplement sur les statistiques relatives à la simple possession d'un passeport.

Même en ce qui concerne les statistiques relatives aux personnes qui traversent effectivement la frontière, les chiffres les plus récents indiquent qu'une proportion d'environ

Americans, and this is their initiative. When it comes to frequent travellers — truckers, for example, or those in border communities — surprisingly, the possession of compliant documents is even lower. They are so used to being able to do it the old-fashioned way with a driver's licence that they have not taken seriously the notion that they will have to change.

In that case, only about 56 per cent of American truckers are crossing the border with compliant documents; we are up around 63 per cent. It is still far lower than we need to be. There is a lot of work to be done on both sides, but we are more ready than the Americans are.

We are working with the administration on approaches to implementation, looking for opportunities for some kind of flexibility. We will see what can come of that. We will continue to try to get Canadians as ready as possible.

The natural fear, of course, is that the Americans will be flexible in application with Americans and not so flexible with Canadians. I think that would also be foolish for them, however, because their businesses need the tourism; they need the trade as well, and I am hopeful we can work on something practical on the implementation side. We are working on all three fronts: flexibility on implementation; getting Canadians as ready as possible; and working for the common-sense thing, which is delayed application of the date. We will see.

Senator Zimmer: Is there any plan afoot to maybe enhance the driver's licence, going right up to a passport, which would be acceptable to both sides?

Mr. Van Loan: We obtained the opportunity under the Western Hemisphere Travel Initiative to utilize the enhanced driver's licence. That option is available but depends on the provinces choosing to implement it. British Columbia has done so and Quebec announced theirs a couple of weeks ago. The uptake on those is relatively small. Canadians have high uptake on passports, but it is an option for those who do not want a full passport. We must respect provincial jurisdiction and cannot compel them to create the opportunity.

Senator Mitchell: Minister, as mentioned earlier, we heard from the Canadian Trucking Alliance this evening. To a degree, they are encouraged by this bill, happy that they have been consulted and concerned about whether they will be listened to.

80 p. 100 de Canadiens possèdent des documents conformes à l'IVHO, comparativement à seulement 76 p. 100 des Américains, bien qu'il s'agisse de leur initiative. Quant aux personnes qui traversent fréquemment la frontière, par exemple les camionneurs ou les gens qui habitent une ville frontalière, dans leur cas, le taux de possession des documents conformes à l'IVHO est, contre toute attente, encore moins élevé. Ces personnes sont si habituées de pouvoir traverser la frontière « à l'ancienne », simplement avec un permis de conduire, qu'elles n'ont pas pris au sérieux l'idée selon laquelle elles devraient changer leur façon de faire.

Dans ce cas, à peine 56 p. 100 environ des camionneurs américains traversent la frontière avec des documents conformes, alors que cette proportion s'élève à 63 p. 100 pour ce qui est des camionneurs canadiens. Ce pourcentage est encore beaucoup plus bas qu'il ne le devrait. Il y a beaucoup de travail à faire tant au Canada qu'aux États-Unis, mais nous sommes davantage prêts que les Américains.

Nous collaborons avec l'administration américaine pour mettre au point des méthodes de mise en œuvre et pour tenter d'apporter un peu de souplesse aux mesures. Nous verrons ce que cela va donner. Nous continuerons de faire en sorte que les Canadiens soient aussi prêts que possible.

Évidemment, il est tout naturel de craindre que les États-Unis feront preuve de davantage de souplesse dans l'application de la loi à l'égard des Américains qu'à l'égard des Canadiens. Néanmoins, j'estime qu'il serait également idiot de leur part d'agir ainsi puisque leurs entreprises ont besoin du tourisme, et qu'elles ont besoin aussi du commerce. J'ai donc bon espoir que nous en arriverons à une solution pragmatique pour ce qui est de la mise en œuvre. Nous travaillons sur les trois fronts : nous veillons à ce que les mesures mises en œuvre soient souples, nous faisons en sorte que les Canadiens soient aussi prêts que possible et nous déployons des efforts pour faire prévaloir le bon sens, c'est-à-dire pour que la date d'entrée en vigueur soit différée. Nous verrons.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous envisagé quelque plan que ce soit pour rehausser le permis de conduire et faire en sorte qu'il soit reconnu à titre de document acceptable pour remplacer un passeport des deux côtés de la frontière?

M. Van Loan : En vertu de l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental, nous avons obtenu le droit d'utiliser le permis de conduire Plus. Ce permis de conduire est disponible, mais seulement dans les provinces qui ont décidé de l'adopter. La Colombie-Britannique l'a fait, et le Québec l'a imitée il y a deux ou trois semaines. À l'heure actuelle, un nombre relativement peu élevé de personnes ont eu recours à ce service. La demande est beaucoup moins élevée que pour les passeports, mais il s'agit d'une option pour les Canadiens qui ne veulent pas posséder un passeport complet. Nous devons respecter la compétence de chaque province en la matière et ne pouvons les obliger à offrir ce permis de conduire.

Le sénateur Mitchell : Monsieur le ministre, comme on l'a mentionné précédemment, des représentants de l'Alliance canadienne du camionnage se sont adressés à nous ce soir. Jusqu'à un certain point, ce projet de loi leur donne de l'espoir, et

Of course, the overhang of this for them is the question of competitiveness. They made a couple of suggestions that I would like to run by you. They are disappointed in the results of the security and prosperity agenda of the North American Competitiveness Council for working out some of these problems. They have proposed the creation of a cabinet committee on border issues. Could you give me your comments on that?

They indicated that one of the highlights in the last eight years was the smart accord in 2001 and they are wondering whether it might be worth considering a smart accord 2009.

Mr. Van Loan: Without dealing with those two specific proposals, I will look at the broader question. We thought we were going off in a good direction and then, notwithstanding the Security and Prosperity Partnership of North America, things have become tough. With the arrival of the new Obama administration in the U.S. there is real opportunity for cooperation on a number of these fronts, including a more cooperative approach to the border, which we are exploring. The Department of Homeland Security has been established since September 2001 and a new culture has evolved from that. We think the new administration has a different view and culture. It might take them some time to get that culture imprinted on the department, but we are of the view that a more cooperative approach to delivering security and facilitating trade is possible.

In terms of mechanisms for doing this, during my visit to Washington two weeks ago, the Secretary of Homeland Security made a commitment to hold high-level meetings with the Minister of Public Safety twice a year, separate and apart from the context of other meetings, solely committed to border issues. It is hoped that through such a mechanism, we will be able to facilitate discussion on the issues important to us and to create an impetus to resolve issues, which was missing in the past. When political figures meet with the President's administration and the Canadian minister, there is a need for results for announcements, if you will. She was quite candid about this. I hope this creates the pressure point we need to get our departments to bring things to a conclusion that might otherwise be stuck in perpetual talk and development.

It is a positive step forward and we are planning the first meeting in the months ahead. We have talked about focusing on issues faced at border locations. We can physically go out and inspect sites. It is the most welcoming action that we have seen in a number of years from the Americans on border management issues. There is recognition that we can achieve security in a thoughtful and intelligent way that does not damage trade. We must focus our resources and apply them where they get the biggest results. Let us share responsibilities and look for other opportunities to share instead. For example, instead of having

ils sont heureux d'avoir été consultés, bien qu'ils craignent qu'on ne les écoute pas. Bien sûr, en ce qui les concerne, la menace réside dans la capacité concurrentielle. Ils ont fait quelques suggestions que j'aimerais vous transmettre. Ils sont déçus des solutions qu'a apportées le programme pour la sécurité et la prospérité du Conseil nord-américain de la compétitivité afin de remédier à certains de ces problèmes. Ils ont proposé la création d'un comité du Cabinet sur les questions frontalières. Avez-vous des commentaires à ce sujet?

Ils ont indiqué que l'un des faits saillants des huit dernières années était l'accord sur la frontière intelligente, conclu en 2001, et ils se demandent s'il ne conviendrait pas d'envisager un accord semblable pour 2009.

M. Van Loan : Je vais examiner la question plus générale, sans examiner ces deux propositions particulières. Nous pensions aller dans la bonne direction puis, malgré le Partenariat nord-américain pour la sécurité et la prospérité, la situation s'est corsée. Avec l'arrivée de l'administration Obama à la tête des États-Unis, il existe une possibilité réelle de coopération dans bon nombre de ces domaines, y compris une approche plus coopérative en ce qui a trait aux frontières, que nous sommes en train d'étudier. Une nouvelle mentalité est apparue après la création du département américain de la sécurité intérieure en septembre 2001. Nous croyons que la nouvelle administration a une vision et une mentalité différentes. L'implantation de cette mentalité au sein du département pourrait prendre un certain temps, mais nous sommes d'avis qu'il est possible d'adopter une approche plus coopérative pour assurer la sécurité et faciliter le commerce.

Quant aux instruments qui nous permettront d'en arriver là, la secrétaire du département de la Sécurité intérieure s'est engagée, au cours de ma visite à Washington il y a deux semaines, à tenir deux fois par année une réunion de haut niveau, distincte des réunions régulières, avec le ministère de la Sécurité publique et consacrée exclusivement aux questions frontalières. Nous espérons qu'un tel mécanisme nous permettra de faciliter la discussion sur les questions qui revêtent une importance particulière pour nous et nous donnera l'impulsion nécessaire pour résoudre les problèmes, ce qui nous manquait dans le passé. Lorsque des personnalités politiques rencontrent les membres de l'administration du Président et le ministre canadien, on s'attend à des résultats, à des annonces, si vous préférez. La secrétaire à la Sécurité intérieure était assez franche à cet égard. Je souhaite que cela mette suffisamment de pression sur nos ministères pour les amener à conclure des choses qui pourraient autrement en demeurer au stade interminable des discussions et de l'élaboration.

Il s'agit d'un progrès encourageant, et nous prévoyons une première rencontre dans les mois à venir. Nous avons convenu de discuter principalement des problèmes rencontrés aux postes frontaliers. Nous pouvons nous rendre sur place et inspecter les lieux. En ce qui a trait aux questions relatives à la gestion des frontières, il s'agit de la réaction la plus favorable que nous ayons obtenue de la part des Américains depuis de nombreuses années. On a pris conscience du fait qu'il est possible d'assurer la sécurité de manière attentionnée et intelligente sans nuire au commerce. Nous devons orienter nos ressources et les affecter aux endroits

two boats on two sides of the Great Lakes, put our guys on one boat and they can chase the smugglers as they cross the border. We are working on that as a permanent project. It is a classic example of the approach to pooling resources to get a bigger bang for the buck. By working together we can be more effective at our jobs. There is a real willingness among the new U.S. administration to adopt that kind of philosophy.

Senator Mitchell: It is reassuring and inspiring to hear you embracing this relationship with the Democrats and distancing yourself from the Republicans.

You mentioned boats on the Great Lakes and the issues of smuggling and contraband. However, such a program does not work if there are no teeth behind it. I remember reading the announcement last summer of the \$1.1-billion agreement you made with the tobacco companies to settle this issue when tobacco executives had knowingly engineered a \$4.4-billion smuggling fraud on the Canadian people. It seems odd to me that Canadian tobacco companies could do that and that their executives would not be charged. I juxtapose that position against the initiative to put 14-year-olds in jail forever. What teeth have you put into this so that it matters? How could these tobacco executives get away scot-free?

Mr. Van Loan: As for the tobacco executives, that has not been my realm. It dates back to before our government's time. It might be best to ask the RCMP and law enforcement officials, who are responsible for deciding whether charges are laid. As you know, we are not in a police state where government makes those decisions. Government makes decisions on lawsuits and civil actions, and I believe the government did so.

As for giving teeth to something, what would that be?

Senator Mitchell: If you catch people smuggling, clearly there must be something behind it. My concern is that in the one case there was not anything. Can you influence that at all? Clearly, you are getting tough on crime.

Mr. Van Loan: We have enough laws on the books. It is up to the law enforcement officials to make the decisions to press charges. Certainly, every week I read about new drug busts at the borders; a couple of them in the past seven days involved quite

où elles donnent les meilleurs résultats. Partageons les responsabilités et cherchons d'autres possibilités de les partager. Par exemple, plutôt que d'avoir des bateaux patrouillant des deux côtés de la frontière sur les Grands Lacs, mettons tous nos hommes sur le même bateau, et ils pourront poursuivre les contrebandiers qui traversent la frontière. Il s'agit d'un projet permanent sur lequel nous travaillons. C'est un exemple classique de la méthode qui consiste à mettre en commun les ressources pour en avoir plus pour notre argent. En unissant nos efforts, nous pouvons travailler de façon plus efficace. Au sein de la nouvelle administration américaine, il y a une volonté réelle d'adopter une telle ligne de conduite.

Le sénateur Mitchell : Il est rassurant et stimulant de vous entendre parler de votre nouvelle relation avec les démocrates et de savoir que vous prenez vos distances par rapport aux Républicains.

Vous avez évoqué les bateaux sur les Grands Lacs et les problèmes de contrebande. Toutefois, un programme de ce genre ne peut fonctionner sans mesures d'application. Je me souviens d'avoir pris connaissance, l'été dernier, de l'entente de 1,1 milliard de dollars que vous avez conclue avec les dirigeants des compagnies de tabac, qui ont sciemment causé, grâce à la contrebande, des dommages s'élevant à 4,4 milliards de dollars à la société canadienne. Il me semble étrange que l'industrie canadienne du tabac ait pu causer de tels dommages sans que des accusations soient déposées contre ses dirigeants. Je mets cette position en regard de l'initiative qui consiste à vouloir condamner des jeunes de 14 ans à la prison à perpétuité. De quelles mesures avez-vous doté ce programme pour le rendre efficace? Comment ces dirigeants de compagnies de tabac ont-ils pu s'en tirer à si bon compte?

M. Van Loan : Pour ce qui est des dirigeants de compagnies de tabac, je n'ai rien eu à voir avec cela. Cela s'est passé avant que notre gouvernement soit au pouvoir. Vous feriez mieux de vous adresser à la GRC et aux agents d'application de la loi, qui ont la responsabilité de déposer des accusations. Comme vous le savez, le Canada n'est pas un État policier où le gouvernement prend ce genre de décision. Le gouvernement prend des décisions en ce qui concerne les actions en justice et les poursuites au civil, et je crois que le gouvernement a pris de telles mesures.

Quant aux mesures d'application que vous évoquez, de quoi voulez-vous parler?

Le sénateur Mitchell : Si vous surprenez une personne en train de faire de la contrebande, de toute évidence, des mesures doivent être prises contre cette personne. Ce qui m'inquiète, c'est que dans le cas évoqué, aucune mesure n'a été prise. Pouvez-vous exercer une quelconque influence? Manifestement, vous prenez des mesures musclées pour lutter contre la criminalité.

M. Van Loan : Nous disposons d'un nombre suffisant de lois. Il revient aux agents d'application de la loi de prendre la décision de déposer des accusations. Évidemment, chaque semaine, j'apprends qu'une nouvelle saisie de drogues a été effectuée à la

high-profile people. They are being charged and are likely to be convicted. We have a bill for mandatory prison sentences for serious drug crimes, and we hope that will pass and become law.

Senator Mitchell: You mentioned outfitting border guards with guns. Could you give us an indication of how much that would cost? Have they used guns? Have they been given Tasers?

Mr. Van Loan: I do not think anyone at the CBSA has a Taser. The process for training in weapons use has been ongoing. The focus has been on the areas of highest risk, which are land crossings. I can forward you notes later. In 2006, we approved \$781 million to fund a 10-year initiative. There will be 4,800 officers fully trained by March 2016. As of February 28, 2009, we have 773 deployed armed officers across the country. Training is fairly successful, such that 88 per cent of those who take the courses pass. A two-day recertification course is required annually for all armed border services officer. There have been 39 incidents where duty firearms have been drawn. Whenever that happens, there is a review of the incident. I think that answers your questions.

Senator Mitchell: Could you reassure us that if we pass and support Senator Banks' amendment, you will not say that the Senate forced you into calling an election?

Mr. Van Loan: I do not expect this will be the kind of bill where we will make it a confidence matter, but there might be others, you never know.

[Translation]

Senator Nolin: I would like to thank you, minister, and your departmental assistants for having confidence in our institution to conduct the first review of this bill. I see in you a man who respects our institution's high standards of quality.

I have two questions. The first concerns the regulations respecting the implementation of the Customs Controlled Areas. The second concerns the difference between searches with suspicion and discreet checks without suspicion.

First, the regulations. Minister, you are a lawyer, and you are able to appreciate the difference between a search of an individual following an arrest, let us say a regular arrest under the Criminal Code of Canada, and an arrest made by a peace officer following a judicial review, and that leads to the laying of charges. The mechanism is somewhat different under the act that concerns us and the bill before us this evening.

The search is conducted without an arrest, but the tests that must be met to justify the search are the same: suspicion, reasonable grounds. There is a major difference. No one, unless

frontière. Au cours de la dernière semaine, deux ou trois d'entre elles faisaient intervenir des personnes jouissant d'une certaine notoriété. Des accusations ont été portées contre elles, et elles sont susceptibles d'être condamnées. Nous avons déposé un projet de loi prévoyant des peines d'emprisonnement obligatoires pour les crimes graves liés aux drogues, et nous souhaitons qu'il sera adopté et sanctionné.

Le sénateur Mitchell : Vous avez évoqué le fait d'armer les gardes frontières. Pouvez-vous nous indiquer combien coûterait une telle mesure? Les gardes frontières ont-ils utilisé des fusils? Leur a-t-on remis des pistolets Taser?

M. Van Loan : Je ne crois pas qu'un seul agent de l'ASFC possède un Taser. Le processus de formation en maniement des armes est en cours. L'accent est mis sur les secteurs où les risques sont les plus élevés, à savoir les postes frontaliers. Je pourrai vous transmettre des détails ultérieurement. En 2006, nous avons investi 781 millions de dollars pour financer une initiative d'une durée de dix ans. D'ici mars 2016, 4 800 agents auront reçu une formation complète. En date du 28 février 2009, nous avons déployé 773 agents armés partout au pays. La formation a donné de très bons résultats, dans la mesure où le taux de réussite s'élève à 88 p. 100. De plus, tous les agents armés des services frontaliers doivent suivre chaque année un cours de deux jours pour renouveler leur accréditation. Dans 39 cas, un agent s'est vu retirer son arme à feu de service. Chaque fois que cela se produit, un examen du cas est mené. Je crois que cela répond à vos questions.

Le sénateur Mitchell : Pouvez-vous nous assurer que, si nous adoptons et appuyons la modification du sénateur Banks, vous ne déclarerez pas que le Sénat vous a forcés à déclencher des élections?

M. Van Loan : Je ne pense pas que ce type de projet de loi donnera lieu à un vote de confiance, mais il pourrait y en avoir d'autres, on ne sait jamais.

[Français]

Le sénateur Nolin : Je voudrais vous remercier, monsieur le ministre, ainsi que vos adjoints ministériels, d'avoir eu confiance en notre institution pour mener à terme le premier examen de ce projet de loi. Je vois en vous un homme qui respecte les hauts standards de qualité de notre institution.

J'aurai deux questions. La première touche à la réglementation qui vise la mise en place des zones de contrôle des douanes. La deuxième vise à faire la différence entre les fouilles avec soupçon et les examens discrets sans soupçon.

Dans un premier temps, la réglementation. Monsieur le ministre, vous êtes avocat, vous êtes à même d'apprécier la différence entre une fouille sur un individu suite à une arrestation, appelons-la régulière, en vertu du Code criminel canadien, donc une arrestation qui s'exerce par un agent de la paix suite à un examen judiciaire, et qui mène à une mise en accusation. Dans la loi qui nous concerne et le projet de loi qui nous occupe ce soir, la mécanique est un peu différente.

La fouille a lieu sans arrestation, mais les tests qui doivent justifier la fouille sont les mêmes : soupçon, motif raisonnable. Il y a une différence majeure. Personne, à moins que vous me disiez

you tell me the contrary — at least not under the act — conducts a judicial review of the suspicions or reasonable grounds leading your officer to proceed with that search. However, that is the way the act is; we have accepted that; it is entirely consistent with our rule of law and with the Canadian Charter of Rights and Freedoms.

What concerns me is this: currently, you have an area-setting mechanism, even though they are not yet called Customs Controlled Areas, the aim of which is to force the administration to have a smaller area. In other words, there is a first checkpoint, where you have one of your officers, who questions the traveller arriving in Canada and examines the traveller's declaration form. In the second stage, the traveller goes and picks up his bags. In the third stage, a second officer recovers the declaration, and it is then, under the present act, if we do not consider the amendment currently before us, that a search can be conducted.

I think the amendments you are introducing today will have the effect of encouraging the establishment of larger Customs Controlled Areas. Some today have even suggested that the airport could be that area. All that will depend on the regulations you put in place, minister.

My question is this: With regard to the rights of all the individuals who, after this act comes into force, go through the port or airport Customs Controlled Area, whichever it may be in Canada, what are the mechanisms, the criteria that you will use, you and the government, to ensure that we do not have to breach the rights of those who go through the system?

[English]

Mr. Van Loan: It is reasonable to assume that a customs controlled area will extend logically from the area of the plane itself, when a passenger exits a plane, or the tarmac portion, which is probably the more significant question for the purposes of this bill, to the point at which you clear customs and you walk out that door. One criterion is that once you have gone out that last door and you have cleared customs, you are obviously in an uncontrolled area. That is where the general public would be.

In order to be able to function, the airports will want to restrict the number of customs controlled areas, because it will be more restrictive and difficult to operate within them, and they will want them managed obviously to minimize the impact.

As for the impact on rights, again, for the normal passengers proceeding through an airport, I do not see that their experience would be changed dramatically in any way. There is really no reason to stop them to search their suitcases before they head out. There is no reason to search their suitcases at the luggage carousel when we could do it 30 feet away in secondary search. If the border services agents made that decision when they endorsed the card, with whatever the fancy code is and I do not know what it

le contraire — en tout cas pas en vertu de la loi — n'examine judiciairement les soupçons ni les motifs raisonnables qui amènent votre agent à procéder à cette fouille. Mais la loi est ainsi faite, on a accepté cela, c'est tout à fait respectueux de notre règle de droit et cela respecte la Charte des droits et libertés du Canada.

Ce qui me préoccupe, c'est ceci : en ce moment, vous avez une mécanique de fixation des zones, même si on n'appelle pas cela encore des zones de contrôle des douanes, qui vise à forcer l'administration à avoir une plus petite zone. Autrement dit, il y a un premier poste de contrôle où vous avez un de vos agents qui questionne le voyageur qui arrive au Canada et qui examine la fiche de déclaration du voyageur. Deuxième étape, le voyageur va chercher ses valises. Troisième étape, un deuxième agent récupère la déclaration et c'est à ce moment-là, dans la loi actuelle, si l'on ne tient pas compte de l'amendement actuellement devant nous, qu'une fouille peut se faire.

Je pense que les amendements que vous nous proposez aujourd'hui auront pour effet d'inciter à la mise en place de zones de contrôle des douanes plus grandes. Certains aujourd'hui ont même émis l'hypothèse que l'aéroport pourrait être cette zone. Tout cela dépendra de la réglementation que vous allez mettre en place, monsieur le ministre.

Ma question est celle-ci : au regard des droits de tous les individus qui passeront, après la mise en vigueur de cette loi, à travers une zone de contrôle douanier portuaire ou aéroportuaire, quelle qu'elle soit au Canada, quels sont les mécanismes, les critères, que vous voudrez respecter, vous et le gouvernement, pour vous assurer qu'on n'élargira pas de façon exorbitante ces zones et qu'on ne battra pas en brèche les droits de ceux et celles qui vont passer à travers le système?

[Traduction]

M. Van Loan : Il est raisonnable de supposer qu'une zone de contrôle des douanes s'étendra, selon toute logique, de l'espace où se trouve l'avion lui-même, celui où les passagers descendent de l'avion, c'est-à-dire l'aire de trafic, qui est probablement le point le plus important pour les fins du projet de loi, jusqu'à l'espace où les passagers passent la douane et quittent ce périmètre. L'un des critères à prendre en considération, c'est que lorsque vous avez traversé cette dernière porte et que vous avez passé la douane, vous vous trouvez évidemment dans une zone non contrôlée. C'est à cet endroit que se trouverait le grand public.

Pour des raisons fonctionnelles, les aéroports chercheront à restreindre le nombre de zones de contrôle des douanes puisqu'il sera plus contraignant et difficile d'y travailler. De toute évidence, les aéroports voudront gérer ces contraintes et ces difficultés pour atténuer leurs répercussions.

Quant à la question des droits de la personne, là encore, je ne pense pas que l'expérience que vivront les voyageurs réguliers en passant par un aéroport changera du tout au tout. Il n'y a véritablement aucune raison de leur demander de s'arrêter pour pouvoir fouiller leurs bagages avant qu'ils ne quittent les lieux. Il n'y a aucune raison de fouiller leurs bagages au carrousel alors que nous pourrions le faire 30 pieds plus loin, dans le cadre d'un contrôle secondaire. Si les agents des services frontaliers ont pris

is — I have been fortunate not to have been sent to secondary so far — it is difficult to foresee a circumstance where there would be an issue relating to the ordinary travellers. Where the issues will arise, where the new powers are being granted and where you will see them exercised, is with personnel, workers in these areas, from the airline, from the catering company, the luggage off-loading people, who are often on contract if not employed with the airline—those are the individuals who potentially will be subject to the non-intrusive search. As well, if the CBSA agents see something going on, there is the opportunity to search in more detail, through X-rays or something like that, the actual cargo shipments or luggage.

I am not terribly concerned that you would see their rights unduly interfered with. They are accorded the same normal protections. The higher standard is that they have to justify why they are in that area, but beyond that there would have to be reasonable and probable grounds that someone would have to be able to defend, the same as they would searching someone on the street.

[Translation]

Senator Nolin: I am going to rely on your word, minister, and we will examine the regulatory scheme as it is introduced. The very end of your answer leads me to my second question, concerning the distinction you draw, in clauses 10 and 11 of the bill, between a search with suspicion, which we have just talked about, which is referred to in subsection 99.2(1) of the act as amended, and a non-intrusive examination of goods without specific suspicion.

[English]

Mr. Van Loan: I will let Ms. Allen answer the question.

Ms. Allen: You were saying between proposed section 99.2 and —

[Translation]

Senator Nolin: Because the minister closed by saying that he is convinced the rights of individuals in this process will be protected by the evaluation of tests, that is to say reasons that lead an officer to take the action he takes.

Under subsection 99.3(1), an officer may, without individualized suspicion, conduct a non-intrusive examination of goods. I would like to compare that with subsection 99.2(1), under which the officer may have reasonable grounds to suspect that a contravention will be committed. Explain to me how that happens. Why do you need this distinction? Why, in the case of subsection 99.3(1), is the test that theoretically is examined by no legal authority so low?

cette décision lorsqu'ils ont accepté la déclaration de douane, peu importe le code sophistiqué qu'ils ont utilisé pour marquer leur accord — dont j'ignore la signification puisque je n'ai jamais eu la malchance d'avoir à subir un contrôle secondaire jusqu'à maintenant — il est difficile d'imaginer une situation où les voyageurs réguliers rencontreraient un quelconque problème. Les nouveaux pouvoirs qui ont été accordés seront exercés lorsque des problèmes se présenteront avec le personnel qui travaille dans ces zones, à savoir les employés de la compagnie aérienne ou de la compagnie de ravitaillement et les préposés aux bagages, qui sont souvent engagés à contrat par la compagnie aérienne ou employés par celle-ci. Ces personnes seront possiblement soumises à un examen discret. En outre, si les agents de l'ASFC remarquent quelque chose de suspect, ils auront la possibilité de procéder à une fouille plus détaillée de la cargaison ou des bagages à l'aide de rayons X ou de quelque chose du genre.

La possibilité que l'on porte atteinte indûment aux droits de la personne des voyageurs ne m'inquiète pas vraiment. Ils seront protégés par les mêmes droits que ceux qui leur sont accordés habituellement. La norme a été relevée dans la mesure où ils devront justifier leur présence sur ces lieux, mais autrement, on ne pourra fouiller quiconque sans motifs raisonnables, comme c'est le cas pour ce qui est d'une fouille dans la rue.

[Français]

Le sénateur Nolin : Je vais m'en remettre à votre parole, monsieur le ministre, et on examinera la réglementation au fur et à mesure qu'elle sera introduite. La toute fin de votre réponse m'amène exposer ma deuxième question qui vise à m'éclairer sur la différence que vous faites, à l'article 10 et à l'article 11 du projet de loi, entre une fouille avec soupçon, celle dont on vient de parler, qu'on retrouve à l'article 99.2, paragraphe 1 de la loi telle qu'amendée, et l'examen discret de marchandise sans soupçon précis.

[Traduction]

M. Van Loan : Je vais laisser Mme Allen répondre à la question.

Mme Allen : Vous disiez entre la version proposée de l'article 99.2 et...

[Français]

Le sénateur Nolin : Parce que le ministre a terminé en disant qu'il est convaincu que les droits des individus qui sont à l'intérieur de ce processus seront protégés par l'évaluation des tests, autrement dit, des raisons qui amènent un agent à poser les gestes qu'il pose.

En vertu de 99.3 (1), un agent peut, sans soupçon précis, procéder à un examen discret de marchandises. Je voudrais comparer cela avec 99.2 (1) où l'agent doit avoir des motifs raisonnables de soupçonner qu'une infraction sera commise. Expliquez-moi comment cela se produit. Pourquoi avez-vous besoin de cette distinction? Pourquoi, dans le cas de 99.3 (1), le test qui a priori n'est examiné par aucune autorité judiciaire est-il si bas?

[English]

Mr. Van Loan: Let us take a scenario where a luggage handler is involved in a drug importing conspiracy. He knows he is supposed to look for the yellow suitcase coming from Wilf Moore on that flight from Jamaica.

Senator Nolin: No names.

Mr. Van Loan: He finds the yellow suitcase with the pink ribbon on it. He opens it up somewhere out of view of the camera, takes out a package of cocaine, puts it somewhere in his jacket and goes about his business. Later in the day, he has another flight coming in. He puts the cocaine into the bag of someone he thinks is a trusted traveller. The bag goes out in the carousel with someone he does not think will be under any suspicion because that person was on a flight from Buffalo or somewhere the Canada Border Services Agency is not concerned about. The traveller may be some 6-year-old kid or something; you can tell because their suitcase has Dora the Explorer on it. The baggage handler who put the cocaine in there figures out some way to get it back at a later point.

That would be the type of case where if you suspect that that is taking place you would want to search the suspicious party on the tarmac. Would that be a good scenario?

Ms. Allen: Yes, it would be. I can explain more specifically the difference between the two provisions.

You will note that proposed section 99.2 is about people and proposed section 99.3 is about goods. Section 99.3 is meant to look at things like mobile X-ray machines; for example, when workers at the airport are leaving their shift and taking their backpacks, those can be scanned as a matter of routine. That is a lower threshold.

Proposed section 99.2 is about people. We always take the rights of people very seriously. In this case, you would have the power to do routine questioning, but any further questioning, examination of goods or searching of the people are in compliance with the Charter there. For further questioning and search, you would need reasonable grounds under proposed section 99.2 of the bill. Those two sections are intended to address two different scenarios.

[Translation]

Senator Nolin: In other words, in 99.3(1), we are talking more about an X-ray examination?

[English]

Ms. Allen: Yes, like the roving security machines that you see when coming into this building, for example; that kind of thing.

[Translation]

Senator Nolin: In subsection 99.3(1), we are still talking about individuals.

[Traduction]

M. Van Loan : Imaginons qu'un préposé aux bagages est impliqué dans un complot d'importation de drogues. Il sait qu'il doit trouver la valise jaune appartenant à Wilf Moore qui arrive de la Jamaïque.

Le sénateur Nolin : Ne donnez pas de noms.

M. Van Loan : Il trouve la valise jaune ornée d'un ruban rose. Il l'ouvre à l'abri des caméras, s'empare de la cocaïne qu'elle contient, la cache dans son blouson et reprend ses activités. Plus tard dans la journée, un autre vol arrive. Il met la cocaïne dans le sac d'une personne qu'il considère comme un voyageur digne de foi. Le sac est placé sur un carrousel et sera récupéré par une personne au-dessus de tout soupçon puisqu'elle revient de Buffalo ou d'un endroit à risque peu élevé selon l'Agence des services frontaliers du Canada. Le voyageur en question est probablement un enfant de six ans puisque son sac est à l'effigie de Dora l'exploratrice. Le préposé aux bagages qui a mis la cocaïne dans le sac trouvera le moyen de la récupérer plus tard.

Dans ce type de cas où l'on soupçonne qu'il se passe quelque chose sur l'aire de trafic, il pourrait être avantageux de fouiller les personnes suspectes. Ai-je raison?

Mme Allen : Oui, vous avez raison. Je peux expliquer de façon plus précise la différence entre les deux dispositions.

Vous pouvez constater que l'article 99.2 proposé concerne les personnes et que l'article 99.3 proposé concerne les marchandises. L'article 99.3 doit traiter de certains aspects comme les appareils de rayon X mobiles; par exemple, les sacs à dos des employés qui quittent l'aéroport après leur quart de travail pourraient être systématiquement balayés par scanner. Il s'agit d'un seuil minimal.

L'article 99.2 proposé concerne les personnes. Nous prenons toujours très au sérieux les droits de la personne. Dans le cas qui nous occupe, les agents auraient le pouvoir de poser des questions d'usage, mais tout interrogatoire plus poussé, l'examen des marchandises ou la fouille des personnes sont assujettis aux dispositions de la Charte. En vertu de l'article 99.2 proposé du projet de loi, il faut avoir des motifs raisonnables pour fouiller ou interroger plus avant une personne. Ces deux articles traitent de deux situations différentes.

[Français]

Le sénateur Nolin : Autrement dit, dans 99.3 (1), on parle davantage d'un examen par rayons X?

[Traduction]

Mme Allen : Oui, comme les appareils de sécurité mobiles que vous voyez lorsque vous entrez dans cet immeuble, par exemple. Ce genre de chose.

[Français]

Le sénateur Nolin : Dans l'article 99.3 (1), il est toujours question d'individus. [Traduction]

[English]

Those goods are in the care of someone.

[Translation]

So the personal element is still there. It is the personal search that is different. Under subsection 99.2(1), the officer may search the person and the goods, whereas, under subsection 99.3(1), he may search only the goods, without searching the person.

[English]

Ms. Allen: That is exactly right.

Senator Tkachuk: May I ask a supplementary to that? When Senator Nolin is talking about what the rights of a border security officer are within that new perimeter we are talking about, it is because right now he does not have that right. Is that correct?

In other words, you have to be leaving the site. It would be no different than a Saskatoon city police officer who has particular rights on 2nd Avenue to stop someone on the street who he has information is a bad person. There is no police there; there are only border security officers.

I think this bill attempts to give border security officers the same rights within that area that a police officer would have in any other situation.

Senator Nolin: I am ready to answer Senator Tkachuk's question. I would love to hear from the minister. I think any lawyer would provide the same answer; the answer is no.

The Chair: The questions go to the minister and not to each other.

Mr. Van Loan: I will defer to Ms. Allen.

Ms. Allen: Would you repeat your question for me so I know I am answering the right one?

Senator Tkachuk: I want to know what the difference is between a border security officer in this bill given power to act under certain information to investigate what is happening on the tarmac and a city police officer in Saskatoon on 2nd Avenue getting information to act about a particular person who they have information is a bad person. What is the difference?

Ms. Allen: I think the primary difference is that the Customs Act is a regulatory piece of legislation. It is not criminal in nature. Border service officers have limited powers as a result. That is the first primary difference. The police officer in the province would primarily be investigating up-front criminal offences.

[Traduction]

Ces marchandises sont en la possession d'une personne.

[Français]

Alors, l'élément personnel est toujours là. C'est la fouille personnelle qui est différente. En vertu de 99.2 (1), l'agent peut fouiller la personne et les biens alors qu'en vertu de 99.3 (1), il ne pourra fouiller que les biens, sans fouiller la personne.

[Traduction]

Mme Allen : C'est exact.

Le sénateur Tkachuk : Puis-je poser une question supplémentaire à ce sujet? Si le sénateur Nolin évoque les droits accordés aux agents des services frontaliers à l'intérieur du nouveau périmètre en question, c'est que, à l'heure actuelle, ils ne disposent pas de ces droits. Est-ce exact?

En d'autres termes, il faut que la personne soit en train de quitter le site. Cette situation ne différerait en rien de celle d'un policier de Saskatoon qui, en vertu de droits particuliers qui lui sont accordés, peut arrêter sur une rue précise, par exemple la deuxième avenue, un individu qu'il soupçonne, en raison de renseignements dont il dispose, de mener des activités douteuses. Nous parlons non pas de policiers ici, mais simplement d'agents des services frontaliers.

Selon moi, par le truchement de ce projet de loi, on tente d'accorder aux agents des services frontaliers, à l'intérieur de la zone en question, les mêmes droits que ceux dont dispose un policier dans quelque autre situation que ce soit.

Le sénateur Nolin : Je suis prêt à répondre à la question du sénateur Tkachuk. J'aimerais entendre le ministre à ce propos. Selon moi, tout avocat fournirait la même réponse, et cette réponse est non.

Le président : Vous devez adresser vos questions au ministre, et non pas vous les poser entre vous.

M. Van Loan : Je vais m'en remettre à Mme Allen.

Mme Allen : Je veux être certaine de répondre à la bonne question. Pouvez-vous la répéter?

Le sénateur Tkachuk : Je veux connaître la différence entre les pouvoirs accordés à un agent des services frontaliers qui, en vertu du projet de loi, sera autorisé à examiner des activités qui se déroulent sur l'aire de trafic si des renseignements lui permettent de croire qu'il s'agit d'activités douteuses, et les pouvoirs accordés à un policier de Saskatoon, qui peut fouiller un individu sur la deuxième avenue si des renseignements lui permettent de croire que cet individu a commis un acte criminel. Quelle est la différence?

Mme Allen : Selon moi, la principale différence réside dans le fait que la Loi sur les douanes est un ensemble de mesures réglementaires. Il ne s'agit pas d'un ensemble de mesures pénales. Par conséquent, les pouvoirs accordés aux agents des services frontaliers sont limités. Il s'agit de la première différence essentielle. Quant à l'agent de la police provinciale, il enquête principalement sur les infractions criminelles qui ont été effectivement commises.

In addition, the powers set out in the Customs Act are quite a bit different and are tied to that regulatory purpose.

Senator Moore: Thank you all for appearing. My question is further to what Senator Nolin was asking with respect to proposed section 99.2, that any officer may search any person who is in or is leaving a customs controlled area other than a prescribed person or a member of a prescribed class of persons. Who are those prescribed persons or classes? Who are we talking about there?

Ms. Allen: Ms. Kerr-Perrott, if I get this wrong, please let me know, but I believe there are two types of people who would be considered there. First, under the regulations, you would have people who are, for example, emergency personnel, people who you actually want to be able to be in the customs controlled area, but because of our concern about internal conspiracies would still be subject to questioning and to search, if there were reasonable grounds to do so.

The second scenario, if you read the link back in the legislation, is ministerial authorizations. Those are designed to deal with last-minute situations that we cannot possibly foresee. I do not know of an example; perhaps a visiting diplomat or something like that.

Senator Banks: In respect of the answer to Senator Moore's question, is it helpful to look at the proposed amendment to section 107.1 of the act, which seems to me to describe airline employees and crew, among others?

Ms. Allen: We are looking at clause 107?

Senator Banks: It is clause 12 of the present bill, which seeks to amend section 107, and says that certain of the described people.

Mr. Van Loan: That is 107.1, which is advance passenger information.

Senator Banks: That would be an airline employee.

Mr. Van Loan: No. That is the advance passenger information. This is one of the technical changes, separate from the two major issues in the bill. This section deals with the need to send the passenger list to Canada at least 15 minutes before they arrive. Is that the deadline now? It is to move up that time frame a lot sooner so we are getting the list of passengers coming to Canada on an airline early.

Senator Banks: From whom?

Mr. Van Loan: From the airline.

Senator Banks: So the prescribed persons or class of persons in 107.1 are airline employees; right?

De plus, les pouvoirs énoncés dans la Loi sur les douanes sont assez différents et sont liés aux fins réglementaires.

Le sénateur Moore : Merci à vous tous de vous être présentés. Ma première question fait suite à celle que le sénateur Nolin a posée relativement à l'article 99.2 proposé selon lequel tout agent pourrait fouiller une personne visée par règlement ou une personne qui est membre d'une catégorie de personnes visée par règlement si cette personne se trouve dans une zone de contrôle des douanes ou quitte une telle zone. Quelles sont ces personnes ou ces catégories de personnes visées par règlement? De qui parlons-nous ici?

Mme Allen : Mme Kerr-Perrott voudra bien me corriger si je me trompe, mais je pense qu'il y a deux catégories de personnes. D'une part, selon les dispositions réglementaires, il y a les personnes qui composent, par exemple, le personnel d'urgence, c'est-à-dire des personnes auxquelles vous ne voulez pas interdire l'accès à la zone de contrôle des douanes, mais qui pourraient toujours être soumises à un interrogatoire et à une fouille, sous réserve de motifs raisonnables, en raison de notre préoccupation à propos des complots à l'interne.

D'autre part, si vous lisez le renvoi aux mesures législatives, il y a la catégorie des personnes qui ont reçu une autorisation ministérielle. Ces autorisations ont été conçues pour faire face aux situations de dernière minute et impossibles à prévoir. Aucun exemple ne me vient à l'esprit, à part peut-être celui d'un diplomate en visite ou quelque chose du genre.

Le sénateur Banks : En ce qui concerne la réponse à la question du sénateur Moore, est-il utile d'examiner la modification proposée à l'article 107.1 de la loi qui, selon moi, semble porter entre autres sur les employés et les membres d'équipage des compagnies aériennes?

Mme Allen : Nous parlons de l'article 107?

Le sénateur Banks : Il s'agit de l'article 12 du présent projet de loi, qui propose de modifier l'article 107 et fait référence à certaines personnes visées par règlement.

M. Van Loan : Il s'agit de l'article 107.1, qui porte sur l'information préalable sur les passagers.

Le sénateur Banks : Il pourrait s'agir d'un employé de la compagnie aérienne.

M. Van Loan : Non. Il s'agit de l'information préalable sur les voyageurs. C'est l'une des modifications techniques, distinctes des deux questions principales visées par le projet de loi. Cet article traite de la nécessité d'envoyer au Canada la liste des passagers de l'avion au moins 15 minutes avant son arrivée. Est-ce bien le délai qui est en vigueur à l'heure actuelle? Nous voulons modifier ce délai de manière à obtenir beaucoup plus tôt la liste des passagers qui arrivent au Canada à bord d'un avion.

Le sénateur Banks : Qui fournira cette liste?

M. Van Loan : La compagnie aérienne.

Le sénateur Banks : Ainsi, les personnes ou les catégories de personnes visées par règlement sont les employés des compagnies aériennes, n'est-ce pas?

Mr. Van Loan: Prescribed time and manner, and prescribed information about any person. It is not a prescribed person. This is basically name, address, birth date, sex and flight number of the passenger. This has nothing to do with the customs controlled area. It has nothing to do with the eManifest. This is the system for letting CBSA agents know before a flight lands in Canada who is on that flight. It is the way they can flag the persons of concern in advance before they go through customs.

Senator Banks: I understand. What I am asking is who is a prescribed person or prescribed class of persons. Proposed section 107.1 says:

The Minister may, under prescribed circumstances and conditions, require any prescribed person or prescribed class of persons to provide, or to provide access to . . . information . . .

Are not those airline people?

Mr. Van Loan: “Prescribed persons” simply means it is in the regulations, and presumably the regulations will say. In this case, it is the list that has to provide that. You can require the airline to tell you who is on the plane, who they are and their birth date.

The Chair: And 32 other pieces of information.

Mr. Van Loan: I think it will only be three or four.

The Chair: Currently, it is 32.

Mr. Van Loan: Is that true? Americans only want three or four from us.

The Chair: No, no. They want 32, and we are following them.

Senator Moore: I want to follow up on a question that Senator Mitchell asked and then you made a comment, minister, with an example. With the implementation of this bill, if it is passed into law, and the seizure of illicit goods, we then get into the matter of control of those goods. I am not sure whether you are familiar with a story that was in the press today about the Canada Border Services Agency, pointing out that in excess of \$400 million of seized contraband ended up in landfill sites, 70 per cent of the warehouses or bond rooms were not continuously monitored, in 15 of the facilities the agency did not control access by non-government persons, and 23 of the sites had no inventory control whatsoever. Government policy requires the CBSA to turn over most prohibited drugs to the RCMP for eventual incineration, and workers were not aware of that requirement. Destruction in most cases involved putting it in the garbage for a trip to the local

M. Van Loan : Il s’agit non pas de personnes visées par règlement, mais de l’obtention des renseignements prévus à propos de toute personne dans le délai et selon les modalités réglementaires. Essentiellement, il s’agit du nom, de l’adresse, de la date de naissance, du sexe et du numéro du vol du passager. Cela n’a rien à voir avec la zone de contrôle des douanes. Cela n’a rien à voir avec le Manifeste électronique. Il s’agit du système qui permet aux agents de l’ASFC de disposer de renseignements sur les passagers d’un avion avant son arrivée au Canada. De cette manière, ils peuvent identifier à l’avance les personnes qui présentent un intérêt avant qu’elles ne passent la douane.

Le sénateur Banks : Je comprends. Ce que je veux savoir, c’est quelles sont les personnes ou les catégories de personnes visées par règlement. L’article 107.1 proposé énonce ce qui suit :

Le ministre peut, dans les circonstances et conditions prévues par règlement, exiger de toute personne ou catégorie de personnes visée par règlement qu’elle fournisse des renseignements réglementaires [...] ou y donne accès [...]

S’agit-il des employés de la compagnie aérienne?

M. Van Loan : S’il est indiqué qu’il s’agit de « personnes visées par règlement », cela signifie que ces personnes sont décrites dans le règlement, et on peut présumer qu’on saura de quoi il en retourne en consultant le règlement. Dans le cas qui nous occupe, cela sera déterminé à l’aide de la liste de passagers. Vous pouvez demander à la compagnie aérienne de vous fournir la liste des passagers de l’avion, y compris leur nom et leur date de naissance.

Le président : Et 32 autres types de renseignements.

M. Van Loan : D’après moi, il n’y en a que trois ou quatre.

Le président : Actuellement, il y en a 32.

M. Van Loan : Est-ce vrai? Les Américains ne nous en demandent que trois ou quatre.

Le président : Non, non. Ils en demandent 32, et nous faisons la même chose.

Le sénateur Moore : Je veux donner suite, à l’aide d’un exemple, à une question posée par le sénateur Mitchell et à propos de laquelle vous avez fait un commentaire, monsieur le ministre. Avec la mise en œuvre de ce projet de loi, s’il est adopté, et la saisie de marchandises illicites, nous en arrivons à la question du contrôle de ces marchandises. Je ne sais pas si vous avez lu les journaux d’aujourd’hui, mais on y apprenait que plus de 400 millions de dollars de marchandises de contrebande saisies par l’Agence des services frontaliers du Canada avaient été jetées dans des terrains d’enfouissement, que 70 p. 100 des dépôts de douane ou des locaux sous douane n’étaient pas surveillés de façon constante, que dans 15 installations, l’accès n’était pas contrôlé et que des non-fonctionnaires pouvaient y pénétrer, et que dans 23 des sites, il n’existait aucun mécanisme de contrôle des stocks. Selon la politique gouvernementale, l’ASFC doit

landfill. This all comes out of an internal CBSA audit that was done last month, and these things were brought to the attention of the CBSA in 2007 by the Auditor General.

I would like to know whether you are aware of these things, first, and second, what framework for the management, control and disposal of these goods do you intend to implement?

Mr. Van Loan: I am aware of the media reports today. I have not yet seen the actual audit, so I am not in a position to be able to comment right now.

Senator Moore: The audit is on their site. I think you will find it interesting and alarming reading.

The Chair: Minister, I have several questions. These are not in any particular order.

You raised the question of Shiprider. Some members of the committee have had the opportunity to visit Shiprider. We thought it was a terrific program. It did not exist last year. It did not function at all. The commandant of the Coast Guard has told some members of the committee that he is prepared to provide as many vessels as you are prepared to provide RCMP officers. There are currently plans to build four vessels on the Great Lakes in Canada. We have only 14 RCMP officers on the four Great Lakes and on the St. Lawrence Seaway down to the Saguenay. How do you expect Shiprider to function? We think it is a terrific program in principle, but it appears to be badly underfunded, and it appears to lack not only personnel but also interest in making it move forward. Right now, no one is enforcing federal statutes between Kingston and the Saguenay.

Mr. Van Loan: The Shiprider program was a pilot project, and the pilot has completed. Currently, we are in discussions that I will say optimistically are going well with the Americans to establish it as a permanent program on a go-forward basis. Those are not concluded yet, so I am not in a position to tell you what the final form of the program will be or that we will in fact have it. I will probably get in trouble for going as far as I have already, but I am optimistic we will have Shiprider operating as a permanent program soon.

The Chair: You will get a great deal of support from this area if that happens, because it seems to be as good as the Integrated Border Enforcement Teams, only on the water. It makes a lot of sense.

remettre la plupart des drogues prosrites saisies à la GRC pour qu'elles soient incinérées; les employés l'ignoraient. Dans la plupart des cas, on détruisait la drogue en l'envoyant au terrain d'enfouissement le plus près. Toutes ces données proviennent d'un rapport de vérification interne rendu public, et concernent des questions que la vérificatrice générale avait portées à l'attention de l'ASFC en 2007.

J'aimerais d'abord savoir si vous étiez au courant des choses dont je viens de parler, et j'aimerais ensuite que vous me disiez quel cadre de travail vous entendez mettre en œuvre pour superviser la gestion, le contrôle et l'élimination des marchandises saisies.

M. Van Loan : Je suis au courant des faits que les médias ont rapportés aujourd'hui. Comme je n'ai pas encore consulté le rapport de vérification en tant que tel, je ne suis pas en position de faire des commentaires à ce moment-ci.

Le sénateur Moore : Ce rapport est affiché sur le site Web de l'ASFC. Je crois que vous trouverez qu'il s'agit d'un texte à la fois intéressant et alarmant.

Le président : Monsieur le ministre, j'ai plusieurs questions à vous poser. Je vais vous les poser dans aucun ordre particulier.

Vous avez soulevé la question du projet Shiprider. Quelques membres du comité ont eu l'occasion de se rendre sur place pour prendre connaissance de ce projet. Selon nous, il s'agissait d'un excellent programme. Il ne fonctionnait pas l'an dernier. Il ne fonctionnait pas du tout. Le commandant de la Garde côtière a dit à certains membres du comité qu'il était prêt à fournir autant de bateaux qu'il faudra pour accueillir les agents de la GRC que fournira le gouvernement. À l'heure actuelle, on prévoit construire quatre bateaux sur les Grands Lacs au Canada. Seulement 14 agents de la GRC patrouillent les quatre Grands Lacs et le fleuve St-Laurent jusqu'à la rivière Saguenay. Comment prévoyez-vous que le projet Shiprider fonctionnera? Nous croyons qu'il s'agit, en principe, d'un excellent programme, mais il semble cruellement sous-financé. De plus, il semble y avoir des lacunes sur le plan du personnel, sans compter qu'on semble manquer de volonté pour le faire avancer. Actuellement, personne ne fait respecter les lois fédérales entre Kingston et le Saguenay.

M. Van Loan : Le programme Shiprider était un projet pilote, et ce projet est terminé. À l'heure actuelle, nous sommes en discussion avec les Américains, et j'ose dire que ces discussions vont bon train, en vue d'en faire un programme permanent et à long terme. Ces discussions se poursuivent, et je ne peux donc vous dire quelle forme prendra le programme ni même s'il serait effectivement mis en place. Je vais probablement me faire réprimander pour m'être avancé aussi loin, mais j'ai bon espoir que le programme Shiprider sera mis en œuvre de façon permanente sous peu.

Le président : Vous vous obtiendrez de nombreux appuis de notre part si cela se réalise, car il semble s'agir d'une initiative aussi bonne que celle des équipes intégrées de la police des frontières à la différence qu'il s'agit d'un projet pour les voies maritimes. Cela est tout à fait judicieux.

There was also questioning about armed CBSA officers. Can you advise the committee of any problems that currently exist in the Akwesasne area with CBSA officers moving onto the reserve armed?

Mr. Van Loan: None of the officers at Akwesasne are armed right now. Training is under way for them. Some of them have been trained. However, we do not wish to commence that program until we are satisfied that we have a sufficient complement to do it properly.

The Chair: The issue does not, at least from my perspective, sir, appear to be a question of complement. It appears to be more a question of respect and how the people who live at Akwesasne are approached about the problem and whether it is done in a cooperative manner rather than with a big gang of people.

Mr. Van Loan: That is an aspect of doing it properly.

The Chair: You and your officials mentioned earlier that there would be only one check, and that would be at the primary inspection line, but it seems to us that there are two checks, one as you are leaving the hall and one at the primary inspection line, the second check being the one that sends you to secondary, if you are going to secondary.

Mr. Van Loan: I did not follow exactly.

The Chair: You mentioned earlier that there would be only one check of people leaving, and it seems to us that you are always going to have to have someone at the door to send people to secondary.

Mr. Van Loan: Absolutely. I thought I explained that properly. I meant that you were not going to have further checks upstream before you get to that first primary check. I did not anticipate that is what you would see.

The Chair: That is good.

You raised the question of ports. We had not discussed it earlier, but since you raised it, members of the committee have received reports from customs officers about ghost cans, containers that are not on the manifest of a ship. An example would be a manifest with 260 containers, and 266 come off and then cannot be accounted for. How will the new customs control area affect or change that?

Mr. Van Loan: I would hope that any containers coming off that are not adequately accounted for in the paperwork would be held for search. I expect that would be standard practice.

The Chair: The issue is they cannot be found right now.

Mr. Van Loan: The containers cannot be found?

Des questions ont également été posées en ce qui concerne les agents armés de l'ASFC. Pouvez-vous indiquer au comité si le déploiement d'agents armés sur la réserve d'Akwesasne pose actuellement quelque problème que ce soit?

M. Van Loan : Aucun des agents qui se trouvent à Akwesasne à l'heure actuelle n'est armé. Ils sont en cours de formation. Certains ont terminé leur formation. Toutefois, nous ne voulons pas entreprendre ce programme avant d'être convaincus que nous disposons d'un effectif suffisant pour l'exécuter comme il se doit.

Le président : Il ne s'agit pas, du moins à mon avis, monsieur, d'une question d'effectif. Il semble s'agir davantage d'une question de respect et de la manière dont nous abordons le problème avec les résidents d'Akwesasne. Il s'agit également de savoir si nous procédons en coopération avec eux ou en déployant un fort contingent.

M. Van Loan : Il s'agit d'un aspect de l'exécution appropriée du programme.

Le président : Les fonctionnaires de votre ministère et vous-même avez mentionné plus tôt qu'il n'y aurait qu'une seule vérification, qui serait effectuée à la ligne d'inspection primaire, mais il nous semble qu'il a deux vérifications, une à la sortie de la salle et une autre à la ligne d'inspection primaire. C'est à ce deuxième point de vérification que l'on vous indique, le cas échéant, que vous devez subir un examen secondaire.

M. Van Loan : Je ne vous ai pas suivi.

Le président : Plus tôt, vous avez mentionné qu'une seule vérification serait effectuée sur les personnes qui quittent les lieux, mais il nous semble qu'il faudra quand même qu'une personne se tienne à la porte pour diriger, au besoin, les personnes vers le contrôle secondaire.

M. Van Loan : Tout à fait. Je croyais avoir bien expliqué cela. Je voulais dire qu'il n'y aurait plus de vérification avant la ligne d'inspection primaire. Je n'avais pas prévu que vous comprendriez cela.

Le président : C'est bien.

Vous avez soulevé la question des ports. Nous n'en avons pas discuté auparavant, mais puisque vous en avez parlé, je souligne que les membres du comité ont reçu des agents des douanes des rapports concernant les « conteneurs fantômes », c'est-à-dire les conteneurs qui ne figurent pas sur le manifeste d'un navire. Par exemple, il se pourrait que 260 conteneurs soient inscrits sur le manifeste d'un navire, mais que 266 conteneurs soient déchargés du navire. L'excédent ne peut être comptabilisé. De quelle manière la création de zones de contrôle des douanes permettra-t-elle de remédier à cette situation?

M. Van Loan : J'ose espérer que tout conteneur déchargé du navire n'ayant pas été déclaré en bonne et due forme sur le manifeste serait retenu pour être inspecté. Je suppose qu'il s'agit là de la pratique normale.

Le président : Le problème, c'est qu'ils ne peuvent pas être décelés à l'heure actuelle.

M. Van Loan : Les conteneurs ne peuvent pas être décelés?

The Chair: That is correct.

Ms. Kerr-Perrott: We are looking at developing what we call a bay plan, where we get the information about the cargo containers and where they are specifically laid out. We will be looking at that particular issue. We will know how many containers, and where they are actually located on the ship.

The Chair: When do you expect this program to be in effect?

Ms. Kerr-Perrott: I cannot give you the exact date, but I can supply that for you.

The Chair: Thank you. You could provide it to the clerk.

Ms. Kerr-Perrott: Yes.

The Chair: Mixed areas in airports. It was a slow day yesterday and I spent four or five hours wandering around Pearson. Down in the baggage area, the line going to customs runs as close to the domestic line as you and I are. People wander around there freely without being interrupted, stopped or having their passes checked.

I recognize that much of this is probably a Transport Canada issue. However, since you are proposing a new system that will be directed primarily at people who are handling baggage or mechanics or people working around aircraft, how will your system improve that?

Mr. Van Loan: You are right that it is primarily a Transport Canada issue, and we have to look at the working operation in the circumstances of every airport. You were with the Minister of Transport doing some of this looking around, as I understand it.

The Chair: I cannot confirm or deny who I was with.

Mr. Van Loan: Those are legitimate questions you have raised, but it is primarily a Transport issue, as you have indicated.

The Chair: Of principal concern — and it has turned up in a number of committee reports — is the issue that people who work around planes go to work without being checked in any fashion, unlike customers who are flying on planes. The current procedure, as was described to me and my friends yesterday, was that they have a biometric card; they swipe it, put their finger in and a fingerprint is taken, but no one looks in their bags. In fact, one individual who was speaking to us said that no one has looked in a bag, lunch pail or rucksack that he has had for the last three years.

Le président : C'est exact.

Mme Kerr-Perrott : Nous envisageons l'élaboration d'un plan des baies qui nous permettrait d'obtenir les renseignements relatifs à la cargaison de conteneurs et leur disposition précise à l'intérieur du navire. Nous allons nous pencher sur cette question. Nous allons connaître le nombre exact de conteneurs qui se trouvent sur le bateau et leur emplacement précis.

Le président : D'après vous, quand ce programme sera-t-il en vigueur?

Mme Kerr-Perrott : Je ne peux vous fournir une date exacte, mais je peux m'informer et vous la fournir par la suite.

Le président : Merci. Vous fournirez cette information au greffier.

Mme Kerr-Perrott : Oui.

Le président : Parlons des zones mixtes dans les aéroports. Hier, nous n'avions pas beaucoup de travail et j'ai passé quatre ou cinq heures à me promener dans l'aéroport Pearson. Près de la zone de dépôt des bagages, la distance qui sépare la file pour passer aux douanes et la file des vols intérieurs n'est pas plus grande que celle qui nous sépare. Les gens s'y promènent librement, sans qu'on les dérange, qu'on les arrête ou qu'on vérifie leur laissez-passer.

Je suis conscient du fait qu'une grande partie de ce problème relève probablement de Transports Canada. Toutefois, puisque vous proposez un nouveau système qui s'adresse principalement aux personnes qui s'occupent de la manutention des bagages ou des outils ou aux personnes qui travaillent près des aéronefs, pouvez-vous me dire comment ce système améliorera la situation?

M. Van Loan : Vous avez raison de dire qu'il s'agit d'une question qui relève principalement de Transports Canada, et nous devons examiner la manière dont fonctionne chaque aéroport. D'après ce que je crois comprendre, c'est ce que vous faisiez avec le ministre des Transports.

Le président : Je ne peux pas confirmer ni nier quelque information que ce soit relativement à la personne avec laquelle je me trouvais.

M. Van Loan : Vous avez soulevé des questions légitimes, mais comme vous l'avez mentionné, elles relèvent principalement de Transports Canada.

Le président : Le fait que les personnes qui travaillent autour des avions font leur travail sans subir quelque contrôle que ce soit, contrairement aux passagers des avions, soulève un intérêt particulier, en plus d'avoir été mentionné dans un certain nombre de rapports du comité. Comme mes amis et moi-même l'avons expliqué hier, la procédure actuelle consiste à glisser une carte biométrique et à poser le doigt sur un lecteur d'empreintes digitales. Toutefois, les sacs des employés ne sont pas inspectés. De fait, nous avons discuté avec une personne qui nous a dit que personne n'avait vérifié son sac, sa boîte à lunch ou son sac à dos au cours des trois dernières années.

Are you proposing that now people will have their bags inspected when they come into a customs controlled area and when they leave a customs controlled area? Is that going to be part of the protocol for people who are dealing with baggage?

Mr. Van Loan: The bill would create the opportunity for that within customs controlled areas. The difficulty is that this bill can do nothing for the areas dealing with domestic flights and for workers in domestic areas. A lot of workers work in both areas, sometimes in one place and sometimes in another. That is one reason why you need some of these powers, so you can inspect people moving from one area to another.

The Chair: At Terminal 1, they overlap. They are both in the same location.

Mr. Van Loan: When you say they overlap —

The Chair: If this was the hall, where you are sitting would be the domestic belt and where I am sitting would be the customs belt.

Mr. Van Loan: Are you talking about removing luggage, or individuals walking off?

The Chair: You can pick up a bag here and move it to that belt over there, and no one would say hello.

Mr. Van Loan: That would be a legitimate concern that needs to be addressed. That is all I can say.

The Chair: Do you believe this propose legislation would address that?

Mr. Van Loan: I do not think you even need this legislation to address that. CBSA should be ensuring those areas are satisfactorily secure, in any event. You do not need this legislation in order for that to be done, and it should be done. I do not know the particular case you have in mind.

The Chair: I am free to go down any time you would like to go.

How would this proposed legislation impact on fixed base operations, general aviation?

Mr. Van Loan: That is a very good question. Will it have any impact on general aviation?

Ms. Kerr-Perrott: Not that I am aware of.

The Chair: Sir, this is an area where no one is inspected, no one is searched. Aircraft carrying up to 120 people regularly fly into and out of —

Mr. Van Loan: If you are dealing with terminal aviation and they are in a position where they have to report at an airport — let us say it is not a tier 1 airport, but a tier 2 or tier 3 airport and it is a terminal aviation flight — they will still have to report to the

Êtes-vous en train de proposer qu'à l'avenir, les sacs des personnes qui entrent dans une zone de contrôle des douanes ou qui sortent d'une telle zone seront inspectés? Cette mesure fera-t-elle partie de la procédure à laquelle devront se soumettre les personnes qui s'occupent des bagages?

M. Van Loan : Le projet de loi permettrait de mettre en place une telle procédure à l'intérieur des zones de contrôle des douanes. La difficulté réside dans le fait que le projet de loi ne prévoit rien pour ce qui est des zones où se trouvent les passagers des vols intérieurs et les personnes qui travaillent dans ces zones. Bon nombre d'employés travaillent dans les deux zones, parfois dans l'une et parfois dans l'autre. C'est l'une des raisons pour lesquelles nous voulons que certains de ces pouvoirs soient accordés aux agents : pour leur permettre d'inspecter les personnes qui se déplacent d'une zone à l'autre.

Le président : À l'aérogare 1, les zones se chevauchent. Les deux zones se trouvent dans un même lieu.

M. Van Loan : Lorsque vous dites qu'elles se chevauchent...

Le président : Imaginez que nous nous trouvons dans la salle en question. La file pour les vols intérieurs se trouverait à l'endroit où vous êtes assis, et la file pour passer aux douanes se trouverait à l'endroit où je suis assis.

M. Van Loan : Est-ce que vous parlez du déplacement des bagages ou du déplacement des personnes?

Le président : Vous pouvez prendre un sac ici et le déplacer dans l'autre file là-bas, et personne ne s'en apercevrait.

M. Van Loan : Il s'agit d'une préoccupation légitime qui doit être prise en considération. C'est tout ce que je peux dire.

Le président : Croyez-vous que les mesures législatives proposées permettraient de régler ce problème?

M. Van Loan : Je ne pense pas que ces mesures législatives soient même nécessaires pour régler ce problème. En tout cas, l'ASFC devrait veiller à ce que ces zones soient suffisamment sécuritaires. Cela devrait être fait, et il n'est pas nécessaire de mettre en place des mesures législatives pour cela. Je n'avais jamais entendu parler d'une situation comme celle que vous avez évoquée.

Le président : Je suis prêt à m'y rendre avec vous quand vous le voudrez.

Quelle serait l'incidence des mesures législatives proposées sur les services commerciaux, sur l'aviation générale?

M. Van Loan : C'est une très bonne question. Y aura-t-il une quelconque incidence sur l'aviation générale?

Mme Kerr-Perrott : Pas à ce que je sache.

Le président : Monsieur, il s'agit d'un secteur où personne ne fait l'objet d'une inspection ou d'une fouille. Des avions transportant jusqu'à 120 personnes arrivent et partent régulièrement...

M. Van Loan : Pour ce qui est de l'aviation générale, si les personnes qui la pratiquent sont dans une situation où elles doivent atterrir à un aéroport — non pas un aéroport de première catégorie, mais disons un aéroport de deuxième ou de troisième

CBSA. They will still encounter a customs controlled area. The question will be how that is defined operationally in the case of that airport.

The Chair: Right, but if it is a tier 1 airport — take Pearson, for example — there is a phone call that goes to CBSA. Because it is close, most of the time there is a CBSA response — not always, but most of the time. How will the system change? Will people be inspected getting on and getting off? Will agents ask to look in their luggage? Will people look inside the aircraft?

Mr. Van Loan: To deal with it in the hypothetical, you would have to look at each particular airport, if they are going to establish a customs controlled area. I do not know where the CBSA does their searches. I am not familiar with that. I imagine there would be a different solution in different airports.

The Chair: In fairness, all tier 1 airports have virtually the same sort of separation, where general aviation is off to the side.

Mr. Van Loan: You still have the same obligations to report to a Canada Border Services officer when you arrive, so you would still be subject to the provisions of this bill.

The Chair: Having said that, there is no Canada Border Services officer there. You wait 15 or 20 minutes while he or she drives over to have a chat with you.

Mr. Van Loan: Right.

Senator Banks: During which time your luggage could be gone.

Ms. Allen: It is probably not quite answerable now. I understand we are still consulting on the development of the designations.

Ms. Kerr-Perrott: That is right. We are still looking at those areas that we would determine to be customs controlled areas.

The Chair: I would be enthusiastic if you said that would be a customs controlled area.

Mr. Van Loan: I expect it will have to be managed there, but how it is done will be different in each airport. It is hard to say in the hypothetical how it will work.

Ms. Allen: One thing to keep in mind is that this legislation is really geared to internal conspiracies and protecting national security. To the extent the analysis demonstrates that those areas that you are referring to pose a particular threat under those

catégorie —, elles devront toujours se présenter aux agents de l'ASFC. Elles devront toujours passer par une zone de contrôle des douanes. La question sera de savoir comment, dans la pratique, cela sera mis en place dans chaque aéroport.

Le président : C'est exact, mais s'il s'agit d'un aéroport de première catégorie — l'aéroport Pearson, par exemple —, un appel téléphonique sera fait à l'ASFC. La plupart du temps, l'ASFC répond car elle est située à proximité — pas toujours, mais la plupart du temps. Comment le système sera-t-il changé? Les gens seront-ils inspectés avant de monter à bord d'un avion et après en être descendus? Est-ce que des agents demanderont à vérifier leurs bagages? Est-ce que des agents examineront l'intérieur de l'aéronef?

M. Van Loan : Pour parler de manière hypothétique, s'ils veulent établir une zone de contrôle des douanes, ils devront examiner chacun des aéroports en particulier. Je ne sais pas comment s'y prennent les agents de l'ASFC pour effectuer leurs fouilles. Je ne suis pas au courant de cette procédure. Je présume que les solutions varieraient en fonction des aéroports.

Le président : En vérité, dans tous les aéroports de première catégorie, il y a une séparation entre les vols commerciaux et les vols généraux, qui atterrissent un peu plus loin.

M. Van Loan : Les passagers d'un vol général ont tout de même l'obligation de se présenter à un agent des Services frontaliers du Canada à leur arrivée, et ils seront donc assujettis aux dispositions du projet de loi.

Le président : Cela dit, aucun agent des Services frontaliers du Canada ne se trouve à cet endroit. Vous devez attendre 15 ou 20 minutes avant qu'un agent n'arrive pour discuter avec vous.

M. Van Loan : C'est exact.

Le sénateur Banks : Dans l'intervalle, vos bagages pourraient avoir disparu.

Mme Allen : Il est probablement impossible à ce moment-ci de dire quoi que ce soit à ce sujet. Je crois comprendre que nous poursuivons la discussion sur la désignation des zones de contrôle des douanes.

Mme Kerr-Perrott : C'est exact. Nous continuons d'examiner la question des zones qui seraient désignées comme zones de contrôle des douanes.

Le président : Je serais très heureux si vous me disiez que les zones dont nous parlions seront désignées comme des zones de contrôle des douanes.

M. Van Loan : J'imagine que cette possibilité devra être prise en considération, mais chaque aéroport procédera d'une façon différente. Comme nous ne faisons qu'évoquer des hypothèses, il est difficile de dire comment cela fonctionnera.

Mme Allen : Il ne faut pas oublier que ce projet de loi a été élaboré pour lutter contre les complots à l'interne et protéger la sécurité nationale. Dans la mesure où l'analyse démontre que les zones dont vous parlez présentent une menace particulière à ces

headings, it is likely something the CBSA would look at. Aside from that, I am speaking generally. I do not have enough information to say whether that would be the case.

The Chair: I think it is fair to say that members of the committee who have visited those places feel they are the black hole of aviation in terms of smuggling and security threats.

Senator Tkachuk: My view is that for private planes coming in, those people are checked. Maybe we should invite some witnesses to talk about that at a future meeting to see exactly what is going on at Terminal 1 in Toronto.

The Chair: Perhaps we should do that before we go to clause by clause?

Senator Tkachuk: No. This is a separate issue.

The Chair: No, it is not. I would be happy to see if we can get them. It is your suggestion, Senator Tkachuk, and I am happy to comply.

Senator Tkachuk: I am happy to comply as well.

The Chair: We will do clause by clause after we hear these witnesses, if that is where you want to go.

Senator Tkachuk: Chair, I just asked the question.

The Chair: The questions are to be asked of the minister, not of me.

Mr. Van Loan: My view would be that you would have to wait until it was working in practice to get really good answers from the witnesses about how it is working. You could get valuable information from them now on how it might work today. You might be able to get valuable information from them on how it might be implemented. Neither of those things need delay the passage of the bill.

To get information on how the statute works in practice, you would need to pass it. I see no need to delay your clause by clause today.

The Chair: I would have no opportunity to jerk Senator Tkachuk's chain, if that were the case.

Senator Wallin: Are you applying to be a witness?

The Chair: No, because you would make too many comments from the bleachers.

Minister, if I may, I have one last question that actually has nothing to do with the bill. Senator Collins, from Maine, is the ranking member of the Homeland Security Committee. She had

égards, l'ASFC se penchera vraisemblablement sur la question. Autrement, je ne fais que parler de façon générale. Je ne dispose pas de suffisamment d'informations pour dire si cela serait le cas.

Le président : Je crois qu'il est juste de dire que, selon les membres du comité qui s'y sont rendus, ces endroits constituent le « trou noir » de l'aviation sur le plan de la contrebande et des menaces à la sécurité.

Le sénateur Tkachuk : À mon avis, toutes les personnes qui descendent d'un avion privé doivent être inspectées. Nous devrions peut-être inviter quelques témoins pour parler de cela dans le cadre d'une prochaine réunion, de manière à savoir ce qui se passe exactement dans l'aérogare 1 à Toronto.

Le président : Nous devrions peut-être faire cela avant de passer à l'étude article par article?

Le sénateur Tkachuk : Non. Il s'agit d'une question distincte.

Le président : Non, ce n'est pas une question distincte. J'aimerais savoir s'il est possible de les recevoir. Vous nous avez soumis cette suggestion, sénateur Tkachuk, et je suis heureux d'y donner suite.

Le sénateur Tkachuk : C'est à mon tour d'être d'accord avec vous.

Le président : Nous allons passer à l'étude article par article après avoir entendu ces témoins, si c'est ce que vous proposez.

Le sénateur Tkachuk : Monsieur le président, j'ai simplement posé la question.

Le président : Les questions doivent être posées au ministre, pas à moi.

M. Van Loan : À mon avis, pour obtenir des réponses véritablement pertinentes à propos de la façon de faire, vous devriez attendre que tout soit mis en place de façon concrète. À l'heure actuelle, ces témoins pourraient vous fournir des renseignements appréciables sur la manière dont cela pourrait fonctionner aujourd'hui. Ils pourraient vous fournir des renseignements très intéressants sur la manière dont cela pourrait être mis en œuvre. Aucun de ces aspects n'exige un report de l'adoption du projet de loi.

Pour obtenir des renseignements sur les résultats concrets découlant des mesures législatives, vous devez les adopter. Je ne vois aucune raison de ne pas procéder aujourd'hui à l'étude article par article.

Le président : Si cela était le cas, je n'aurais pas l'occasion de surveiller la conduite du sénateur Tkachuk.

Le sénateur Wallin : Êtes-vous en train de proposer votre comparution à titre de témoin?

Le président : Non, car cela vous donnerait une trop belle occasion de jouer aux gérants d'estrade.

Monsieur le ministre, si vous me le permettez, j'aimerais poser une dernière question qui n'a vraiment rien à voir avec le projet de loi. Le sénateur Collins, du Maine, est le membre supérieur du

proposed a harmonization of exemptions for individuals crossing the border between Canada and the United States. Do you favour that generally?

Mr. Van Loan: What does “harmonization of exemptions” mean?

The Chair: I am talking about someone travelling across the border for a day and being entitled to bring back a certain amount in goods. It is a finance question.

Mr. Van Loan: Questions on customs exemptions would be for Finance Canada.

The Chair: Yes, but are you in favour of it generally?

Mr. Van Loan: That would be a question for Finance.

The Chair: Thank you. I knew I would get a good answer.

We have exhausted the time. Minister, you have answered all of the questions of the committee in a helpful manner and we are grateful to you for coming. We recognize that you had difficulty getting away from votes but, on behalf of the committee, thank you for being here to discuss the bill with us.

Senators, we have two small budgets: First, \$1,200 for working meals. I need a motion, please.

Senator Tkachuk: I so move.

The Chair: Is there discussion? All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Opposed? Abstentions? Carried.

The second is \$1,600 for working meals for the special study. I need a motion, please.

Senator Manning: I so move.

The Chair: All in favour?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Opposed? Abstentions? Carried.

Does everyone have a copy of the paper dealing with clause-by-clause consideration of Bill S-2?

Is it agreed by the committee to proceed to clause-by-clause consideration of Bill S-2, An Act to amend the Customs Act?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Opposed? Carried.

Comité de la sécurité intérieure. Elle a proposé une harmonisation des exemptions accordées aux personnes qui traversent la frontière canado-américaine. De façon générale, êtes-vous en faveur de cette proposition?

M. Van Loan : Que signifie « l'harmonisation des exemptions »?

Le président : Je parle des personnes qui vont de l'autre côté de la frontière pour une journée et du fait de leur permettre de ramener au pays une certaine quantité de marchandises. Il s'agit d'une question de finances.

M. Van Loan : Les questions relatives aux exemptions de droits de douane relèvent du ministère des Finances du Canada.

Le président : Oui, mais de façon générale, êtes-vous favorable à cette proposition?

M. Van Loan : Cette question devrait être adressée au ministère des Finances.

Le président : Merci. J'étais certain que j'obtiendrais une bonne réponse.

Le temps qui nous était alloué est écoulé. Monsieur le ministre, vous avez répondu de façon coopérative à toutes les questions du comité, et nous vous sommes reconnaissants de vous être présenté devant nous. Nous sommes conscients du fait que vous avez eu de la difficulté à vous soustraire à votre obligation de voter, mais au nom du comité, je vous remercie d'être venu ici pour discuter du projet de loi avec nous.

Messieurs les sénateurs, nous avons deux petits budgets. Premièrement, un budget de 1 200 \$ pour les repas de travail. J'ai besoin d'une motion, s'il vous plaît.

Le sénateur Tkachuk : J'en fais la proposition.

Le président : Souhaitez-vous en discuter? Est-elle adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Y en a-t-il qui sont contre? Y a-t-il des abstentions? La motion est adoptée.

Le deuxième budget est celui de 1 600 \$ pour les repas de travail pour l'étude spéciale. J'ai besoin d'une motion, s'il vous plaît.

Le sénateur Manning : J'en fais la proposition.

Le président : Êtes-vous tous d'accord?

Des voix : D'accord.

Le président : Y en a-t-il qui sont contre? Y a-t-il des abstentions? La motion est adoptée.

Est-ce que tout le monde a reçu une copie du document portant sur l'étude article par article du projet de loi S-2?

Est-ce que les membres du comité conviennent de procéder à l'étude article par article du projet de loi S-2, Loi modifiant la Loi sur les douanes?

Des voix : D'accord.

Le président : Y en a-t-il qui sont contre? Adopté.

Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 3 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 4 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 5 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 6 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 7 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 8 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 9 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 10 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 11 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 12 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 13 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 14 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 15 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 16 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 17 carry?

Hon. Senators: Agreed.

Senator Banks: I move that clause 17 be not carried but that it be amended by deleting proposed section 164.1(2), on lines 27, 28, and 29, which states:

Material that is incorporated by reference in a regulation is not a statutory instrument for the purposes of the Statutory Instruments Act.

L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 3 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 4 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 5 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 6 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 7 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 8 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 9 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 10 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 11 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 12 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 13 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 14 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 15 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 16 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 17 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le sénateur Banks : Je propose que l'article 17 soit non pas adopté, mais modifié par suppression des lignes 27, 28, 29 et 30 de l'article 164.1(2) proposé, qui dit :

L'incorporation par renvoi d'un document dans un règlement ne lui confère pas, pour l'application de la Loi sur les textes réglementaires, valeur de texte réglementaire.

The Chair: What page is that, please?
Senator Banks: Page 7.
The Chair: It is clause 17, at what line number?
Senator Banks: Line 28.
Senator Tkachuk: Do you require a seconder, Senator Banks?
The Chair: No, not in committee.
Is there debate? We have an opportunity if anyone wants to discuss it.
Seeing no debate, I put the question.
Is it your pleasure to adopt the motion in amendment?
Hon. Senators: Agreed.
The Chair: Opposed? Abstentions? Carried.
Shall clause 17, as amended, carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chair: Shall clause 18 carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chair: Shall the title carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chair: Shall the bill, as amended, carry?
Hon. Senators: Agreed.
The Chair: Does the committee wish to discuss appending observations to the report?
Hon. Senators: No.
The Chair: There are no observations. Is it agreed that the bill be reported with an amendment and without observations to the Senate at the earliest opportunity?
Hon. Senators: Agreed.
The Chair: Thank you. That went as expeditiously as it could, and I appreciate your cooperation.
(The committee adjourned.)

Le président : À quelle page se trouve cela, s'il vous plaît?
Le sénateur Banks : À la page 7.
Le président : Il s'agit de l'article 17, à partir de quelle ligne?
Le sénateur Banks : La ligne 27.
Le sénateur Tkachuk : Avez-vous besoin de quelqu'un pour appuyer votre motion, sénateur Banks?
Le président : Non, pas en comité.
Souhaite-t-on en débattre? Nous avons l'occasion de le faire, si quelqu'un en exprime le désir.
Comme on ne semble pas vouloir en discuter, je vais mettre la question aux voix.
Vous plaît-il d'adopter la motion modifiée?
Des voix : D'accord.
Le président : Y en a-t-il qui sont contre? Y a-t-il des abstentions? La motion est adoptée.
L'article 17 modifié est-il adopté?
Des voix : D'accord.
Le président : L'article 18 est-il adopté?
Des voix : D'accord.
Le président : Le titre est-il adopté?
Des voix : D'accord.
Le président : Le projet de loi modifié est-il adopté?
Des voix : D'accord.
Le président : Le comité souhaite-t-il discuter des observations à joindre au rapport?
Des voix : Non.
Le président : Il n'y a pas d'observations. Est-il convenu que je fasse rapport au Sénat du projet de loi non modifié et sans observations dès que possible?
Des voix : D'accord.
Le président : Merci. Nous avons procédé le plus rapidement possible, et je vous sais gré de votre coopération.
(La séance est levée.)

Canadian Manufacturers & Exporters:

Jean Michel Laurin, Vice-President, Global Business Policy.

National Defence:

General Walt Natynczyk, Chief of Defence Staff, Canadian Forces;
Lieutenant-Commander J.R. Michel Thibault, Aide-de-Camp to
Gen. Natynczyk.

As an individual:

Major-General (Ret'd) Keith McDonald.

Manufacturiers et exportateurs du Canada :

Jean Michel Laurin, vice-président, Politiques d'affaires mondiales.

Défense nationale :

Général Walt Natynczyk, chef d'état-major de la Défense;
Lieutenant-commandant J.R. Michel Thibault, aide de camp du
général Natynczyk.

À titre personnel :

Major-général à la retraite Keith McDonald.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable Peter Van Loan, P.C., M.P., Minister of
Public Safety.

WITNESSES

Monday, March 30, 2009

Office of the Privacy Commissioner of Canada:

Carman Baggaley, Strategic Policy Advisor.

Canadian Airports Council:

Jim Facette, President and Chief Executive Officer.

Canada Border Services Agency:

Deirdre Kerr-Perrott, Vice-President, Innovation, Science and
Technology;

Kristine Allen, Senior Counsel, Legal Services;

Caroline Xavier, Director General, Policy and Program Development
Directorate.

Canadian Trucking Alliance:

David Bradley, Chief Executive Officer.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

L'honorable Peter Van Loan, C.P., député, ministre de la
Sécurité publique.

TÉMOINS

Le lundi 30 mars 2009

Commissariat à la protection de la vie privée du Canada :

Carman Baggaley, conseiller en politiques stratégiques.

Conseil des aéroports du Canada :

Jim Facette, président et chef de la direction.

Agence des services frontaliers du Canada :

Deirdre Kerr-Perrott, vice-présidente, Innovation, sciences et
technologie;

Kristine Allen, avocat-conseil, Services juridiques;

Caroline Xavier, directrice générale, Direction de l'élaboration des
politiques et des programmes.

Alliance canadienne du camionnage :

David Bradley, président directeur général.

(Suite à la page précédente)