

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18-19

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, May 28, 2019
Wednesday, May 29, 2019

Issue No. 55

First and second meetings:

The subject matter of those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4 of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures

and

Twenty-third (final) meeting:

Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast

WITNESSES:
(See back cover)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018-2019

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 28 mai 2019
Le mercredi 29 mai 2019

Fascicule n° 55

Première et deuxième réunions :

La teneur des éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4 du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures

et

Vingt-troisième (dernière) réunion :

Projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

The Honourable Julie Miville-Dechêne, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cormier	MacDonald
Dagenais	Manning
Dasko	Plett
* Day	Saint-Germain
(or Mercer)	Simons
Gagné	* Smith
* Harder, P.C.	(or Martin)
(or Bellemare)	* Woo
(or Mitchell)	(or Saint-Germain)

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5 and to the orders of the Senate of November 7, 2017 and of November 20, 2018, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Dagenais replaced the Honourable Senator Boisvenu (*May 29, 2019*).

The Honourable Senator Saint-Germain replaced the Honourable Senator Galvez (*May 29, 2019*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Poirier (*May 28, 2019*).

The Honourable Senator Cormier replaced the Honourable Senator Saint-Germain (*May 28, 2019*).

The Honourable Senator Poirier replaced the Honourable Senator Plett (*May 28, 2019*).

The Honourable Senator Saint-Germain replaced the Honourable Senator Cormier (*May 27, 2019*).

The Honourable Senator Boisvenu replaced the Honourable Senator Patterson (*May 16, 2019*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-présidente : L'honorable Julie Miville-Dechêne

et

Les honorables sénateurs :

Cormier	MacDonald
Dagenais	Manning
Dasko	Plett
* Day	Saint-Germain
(ou Mercer)	Simons
Gagné	* Smith
* Harder, C.P.	(ou Martin)
(ou Bellemare)	* Woo
(ou Mitchell)	(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement et aux ordres adoptés par le Sénat le 7 novembre 2017 et le 20 novembre 2018, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénateur Dagenais a remplacé l'honorable sénateur Boisvenu (*le 29 mai 2019*).

L'honorable sénatrice Saint-Germain a remplacé l'honorable sénatrice Galvez (*le 29 mai 2019*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénatrice Poirier (*le 28 mai 2019*).

L'honorable sénateur Cormier a remplacé l'honorable sénatrice Saint-Germain (*le 28 mai 2019*).

L'honorable sénatrice Poirier a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 28 mai 2019*).

L'honorable sénatrice Saint-Germain a remplacé l'honorable sénateur Cormier (*le 27 mai 2019*).

L'honorable sénateur Boisvenu a remplacé l'honorable sénateur Patterson (*le 16 mai 2019*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 2, 2019:

The Honourable Senator Harder, P.C., moved, seconded by the Honourable Senator Lankin, P.C.:

That, in accordance with rule 10-11(1), the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to examine the subject matter of all of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures, introduced in the House of Commons on April 8, 2019, in advance of the said bill coming before the Senate;

That the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to meet for the purposes of its study of the subject matter of Bill C-97, even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto; and

That, in addition, and notwithstanding any normal practice:

1. The following committees be separately authorized to examine the subject matter of the following elements contained in Bill C-97 in advance of it coming before the Senate:

(a) the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples: those elements contained in Division 25 of Part 4;

(b) the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry: those elements contained in Subdivision C of Division 9 of Part 4, insofar as it relates to food, and in Subdivision J of Division 9 of Part 4;

(c) the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce: those elements contained in Divisions 1, 5 and 26 of Part 4, and in Subdivision A of Division 2 of Part 4;

(d) the Standing Senate Committee on Energy, Environment and Natural Resources: those elements contained in Divisions 23 and 24 of Part 4;

(e) the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs: those elements contained in Division 17 of Part 4, and in Subdivisions B, C and D of Division 2 of Part 4;

(f) the Standing Senate Committee on National Security and Defence: those elements contained in Divisions 10 and 21 of Part 4;

(g) the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology: those elements contained in Divisions 15, 16, 18, 19 and 20 of Part 4, and in Subdivisions C, K and L of Division 9 of Part 4; and

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 2 mai 2019 :

L'honorable sénateur Harder, C.P., propose, appuyé par l'honorable sénatrice Lankin, C.P.,

Que, conformément à l'article 10-11(1) du Règlement, le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à étudier la teneur complète du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures, déposé à la Chambre des communes le 8 avril 2019, avant que ce projet de loi soit soumis au Sénat;

Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à se réunir pour les fins de son examen de la teneur du projet de loi C-97, même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

Que, de plus, et nonobstant toute pratique habituelle :

1. Les comités suivants soient individuellement autorisés à examiner la teneur des éléments suivants du projet de loi C-97 avant qu'il soit présenté au Sénat :

a) le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones : les éléments de la section 25 de la partie 4;

b) le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts : les éléments de la sous-section C de la section 9 de la partie 4, dans la mesure où elle traite des aliments, et de la sous-section J de la section 9 de la partie 4;

c) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments des sections 1, 5 et 26 de la partie 4, et de la sous-section A de la section 2 de la partie 4;

d) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments des sections 23 et 24 de la partie 4;

e) le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles : les éléments de la section 17 de la partie 4, et des sous-sections B, C et D de la section 2 de la partie 4;

f) le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense : les éléments des sections 10 et 21 de la partie 4;

g) le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie : les éléments des sections 15, 16, 18, 19 et 20 de la partie 4, et des sous-sections C, K et L de la section 9 de la partie 4;

(h) the Standing Senate Committee on Transport and Communications: those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4;

2. That the various committees listed in point one that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-97 be authorized to meet for the purposes of their studies of those elements even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto;

3. That the various committees listed in point one that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-97 submit their final reports to the Senate no later than June 6, 2019;

4. That, as the reports from the various committees authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-97 are tabled in the Senate, they be placed on the Orders of the Day for consideration at the next sitting; and

5. That the Standing Senate Committee on National Finance be simultaneously authorized to take any reports tabled under point four into consideration during its study of the subject matter of all of Bill C-97.

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

h) le Comité sénatorial permanent des transports et des communications : les éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4;

2. Que chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-97, soit autorisé à se réunir pour les fins de son étude, même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

3. Que chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-97, soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 6 juin 2019;

4. Que, au fur et à mesure que les rapports des comités autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-97 seront déposés au Sénat, l'étude de ces rapports soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance;

5. Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit simultanément autorisé à prendre en considération les rapports déposés conformément au point numéro quatre au cours de son examen de la teneur complète du projet de loi C-97.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat intérimaire,

Richard Denis

Interim Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, May 28, 2019
(146)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:28 a.m., in room W110, 1 Wellington St., the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Poirier, Saint-Germain, Simons and Tkachuk (12).

Other senator present: The Honourable Senator McCoy (1).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, May 2, 2019, the committee began its examination of the subject matter of those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4 of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures.

WITNESSES:*Transport Canada:*

Michael DeJong, Director General, Multi-modal and Road Safety Programs;

Colin Stacey, Acting Director General, Pilotage Act Review;

Sara Wiebe, Director General, Air Policy;

Keith Jones, Director, International Marine Policy.

The chair made a statement.

Mr. DeJong, Mr. Stacey, Ms. Wiebe and Mr. Jones made statements and answered questions.

The committee discussed its agenda.

At 10:57 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 28 mai 2019
(146)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 28, dans la pièce W110 du 1, rue Wellington, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dasko, Dawson, Gagné, Galvez, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Poirier, Saint-Germain, Simons et Tkachuk (12).

Autre sénatrice présente : L'honorable sénatrice McCoy (1).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 2 mai 2019, le comité entame son examen de la teneur des éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4 du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Michael DeJong, directeur général, Programmes multimodaux et de sécurité routière;

Colin Stacey, directeur général intérimaire, Examen de la Loi sur le pilotage;

Sara Wiebe, directrice générale, Politique aérienne;

Keith Jones, directeur, Politique maritime internationale.

Le président fait une déclaration.

M. DeJong, M. Stacey, Mme Wiebe et M. Jones font une déclaration et répondent aux questions.

Le comité discute de son ordre du jour.

À 10 h 57, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, May 29, 2019
(147)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 6:45 p.m., in room B30, Senate of Canada Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cormier, Dagenais, Dasko, Dawson, Gagné, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Plett, Saint-Germain, Simons and Tkachuk (12).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament; Ben Silverman, Communications Officer, Senate Communications Directorate.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, December 11, 2018, the committee continued its examination of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 46.*)

It was agreed that the committee allow the transcription of today's in camera meeting, that one copy be kept with the clerk of the committee for consultation by committee members or staff present, and that the transcript be destroyed by the clerk when authorized to do so by the Subcommittee on Agenda and Procedure, but no later than at the end of the parliamentary session.

The committee considered a draft report on Bill C-48.

At 6:51 p.m., the committee suspended.

At 6:53 p.m., the committee resumed in public.

The Honourable Senator Tkachuk moved that the report be adopted.

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

It was agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the report, taking into consideration this meeting's discussion, with any necessary editorial, grammatical or translation changes required.

It was agreed that the chair present the final version of the report in the Senate.

At 6:55 p.m., the committee suspended.

At 7:14 p.m., the committee resumed.

OTTAWA, le mercredi 29 mai 2019
(147)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce B30 de l'édifice du Sénat du Canada, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Cormier, Dagenais, Dasko, Dawson, Gagné, MacDonald, Manning, Miville-Dechêne, Plett, Saint-Germain, Simons et Tkachuk (12).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Ben Silverman, agent des communications, Direction des communications du Sénat.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 11 décembre 2018, le comité entame son examen du projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 46 des délibérations du comité.*)

Il est convenu que le comité autorise la transcription de la séance à huis clos d'aujourd'hui, qu'un exemplaire soit conservé aux fins de consultation par la greffière du comité ou par les membres du personnel présents, et que la transcription soit détruite par la greffière lorsque le Sous-comité du programme et de la procédure l'aura autorisée à le faire, mais au plus tard avant la fin de la session parlementaire.

Le comité examine un projet de rapport sur le projet de loi C-48.

À 18 h 51, la séance est suspendue.

À 18 h 53, la séance reprend en public.

L'honorable sénateur Tkachuk propose que le rapport soit adopté.

Après sa mise aux voix, la motion est adoptée, avec dissidence.

Il est convenu que le Sous-comité du programme et de la procédure soit habilité à approuver la version finale du rapport, en tenant compte de la discussion tenue au cours de la séance, et en apportant tout changement nécessaire en matière de rédaction, de grammaire ou de traduction.

Il est convenu que le président présente la version finale du rapport au Sénat.

À 18 h 55, la séance est suspendue.

À 19 h 14, la séance reprend.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, May 2, 2019, the committee continued its examination of the subject matter of those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4 of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures.

WITNESSES:

Canadian Air Transport Security Authority:

Michael Saunders, President and Chief Executive Officer;
Nancy Fitchett, Acting Vice President, Corporate Affairs and Chief Financial Officer.

Transportation Appeal Tribunal of Canada:

Charles S. Sullivan, President and Chief Executive Officer;
Jacqueline Corado, Vice-Chairperson.

The chair made a statement.

Mr. Saunders and Mr. Sullivan made statements and, together with Ms. Fitchett and Ms. Corado, answered questions.

At 7:47 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 2 mai 2019, le comité continue son examen de la teneur des éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4 du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :

Michael Saunders, président et chef de la direction;
Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim, Affaires organisationnelles et chef des services financiers.

Tribunal d'appel des transports du Canada :

Charles S. Sullivan, président et chef de la direction;
Jacqueline Corado, vice-présidente.

Le président fait une déclaration.

M. Saunders et M. Sullivan font une déclaration et, avec Mme Fitchett et Mme Corado, répondent aux questions.

À 19 h 47, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Joëlle Nadeau

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, May 28, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:28 a.m., to study the subject matter of those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4 of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures.

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, this morning we're beginning our study of the subject matter of those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4 of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures.

For our panel this morning, we are pleased to have appearing before us, from Transport Canada, Michael DeJong, Director General, Multi-modal and Road Safety Programs; Mr. Colin Stacey, Acting Director General, pilotage Review Act; Ms. Sara Wiebe, Director General, Air Policy; Mr. Keith Jones, Director, International Marine Policy.

Honourable senators, please note that the department has requested about 20 minutes. There is about five minutes each for opening remarks. We'll begin with Mr. DeJong.

Michael DeJong, Director General, Multimodal and Road Safety Programs, Transport Canada: Thank you, Mr. Chair and honourable senators. Transport Canada is proposing two amendments to the Canada Transportation Act.

Clause 214 is in support of improved modern service delivery to Canadians and industry. We are seeking discretionary authority for the Minister of Transport to establish digital equivalency where existing legislation and regulations still require physical documents, such as signatures, original copies, or in-person transactions. An example is Marine Personnel Regulations that currently require seafarers to provide original copies of medical examination reports. In this case the minister could allow electronic submissions.

[*Translation*]

We are expecting to gain efficiency.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 28 mai 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 28, pour étudier la teneur des éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4 du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, nous commençons ce matin l'étude de la teneur des éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4 du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Nous avons le plaisir d'accueillir comme témoins, ce matin, Michael DeJong, directeur général, Programmes multimodaux et de sécurité routière à Transports Canada, de même que M. Colin Stacey, directeur général intérimaire, Examen de la Loi sur le pilotage; Mme Sara Wiebe, directrice générale, Politique aérienne; ainsi que M. Keith Jones, directeur, Politique maritime internationale.

Honorables sénateurs, veuillez noter que les fonctionnaires ont demandé environ 20 minutes pour leurs déclarations, ce qui correspond à environ 5 minutes par témoin. Nous commencerons par M. DeJong.

Michael DeJong, directeur général, Programmes multimodaux et de sécurité routière, Transports Canada : Merci, monsieur le président et honorables sénateurs. Transports Canada propose deux modifications à la Loi sur les transports au Canada.

L'article 214 appuie la prestation de services modernes et améliorés pour les Canadiens et l'industrie. Nous cherchons à obtenir un pouvoir discrétionnaire pour que le ministre des Transports puisse établir une équivalence numérique lorsque la législation ou la réglementation en vigueur exige des documents physiques (signatures manuscrites, originaux, opérations en personne, et cetera). À titre d'exemple, le Règlement sur le personnel maritime exige actuellement des gens de mer qu'ils fournissent des copies originales des rapports d'examen médical. Dans un tel cas, le ministre pourrait autoriser la présentation de rapports numériques.

[*Français*]

On projette de faire des gains en efficacité.

[English]

They will also provide reduced administrative burden and also, importantly, an improved experience for Canadians and industry in transacting with Transport Canada.

[Translation]

The 2015 reference was used in the context of growth in the transport sector involving new technologies.

[English]

We are seeking authority for the Minister of Transport to grant, upon application, time-limited exemptions in a time of five years for the distinct and limited purpose of research, development or testing in the transportation sector.

The overarching objective is to allow for regulatory sandboxes. These refer to industry tests for new technology, prototypes, processes or business models in a safe and controlled environment. This includes innovations that could produce safety, security or environmental protection benefits. Exemptions would be subject to public disclosure.

It is important to note that Transport Canada already has a robust regime in place. This proposed amendment would ensure a structured, consistent and transparent approach across all transportation modes and programs for exemptions, putting a sharper focus on innovation.

In addition, the proposed amendment includes a number of safeguards to protect public safety, such as including a public interest test, providing clear authority for the minister to establish conditions and set enforceable safety and security parameters and allows Transport Canada to maintain oversight. It has the authority to repeal the exemption at any time should there be safety or security concerns.

Thank you again.

The Chair: Mr. Stacey.

Colin Stacey, Acting Director General, Pilotage Act Review, Transport Canada: Thank you very much, Mr. Chair and honourable members.

[Translation]

I am pleased to speak to you today about amendments to the Pilotage Act included in Bill C-97.

[Traduction]

On projette des gains en efficacité, une réduction du fardeau administratif et, surtout, une meilleure expérience pour l'industrie et les Canadiens qui transigent avec Transports Canada.

[Français]

La référence de 2015 a été utilisée dans le contexte de la croissance dans le secteur des transports impliquant de nouvelles technologies.

[Traduction]

Nous cherchons à obtenir le droit pour le ministre des Transports d'accorder, sur demande, des exemptions d'une durée limitée de cinq ans, dans un but précis et limité de recherche, de développement ou d'essais dans le secteur des transports.

L'objectif général est de permettre la mise en place de « bacs à sable » réglementaires, afin que l'industrie puisse mettre à l'essai de nouvelles technologies, prototypes, procédés ou modèles commerciaux dans un environnement sécuritaire et contrôlé. Cela comprend les innovations qui pourraient apporter des avantages en matière de sûreté, de sécurité ou de protection de l'environnement. Les exemptions seraient assujetties aux exigences en matière de divulgation publique.

Il faut préciser que le secteur des transports dispose déjà d'un régime d'exemption solide. La modification proposée vise à assurer une approche structurée, uniforme et transparente pour tous les programmes et modes de transport, en mettant davantage l'accent sur l'innovation.

De plus, la modification proposée comprend un certain nombre de mesures de protection visant à assurer la sécurité du public, notamment : inclure un critère d'intérêt public; donner au ministre le pouvoir clair d'établir des conditions, ainsi que des paramètres exécutoires en matière de sûreté et de sécurité; permettre à Transports Canada d'exercer une surveillance. Elle accorde par ailleurs le pouvoir de révoquer l'exemption en tout temps en cas de préoccupations liées à la sûreté ou à la sécurité.

Je vous remercie encore une fois.

Le président : Monsieur Stacey.

Colin Stacey, directeur général intérimaire, Examen de la Loi sur le pilotage, Transports Canada : Merci, monsieur le président, merci honorables sénateurs.

[Français]

C'est avec plaisir que je vous parlerai aujourd'hui des modifications à la Loi sur le pilotage qui font partie du projet de loi C-97.

[English]

Marine pilotage is essential to ensure safe navigation, prevent marine incidents and protect coastal environments. Marine pilots are highly trained mariners with extensive knowledge of local waters who board ships and safely guide them to their destinations through compulsory pilotage areas. The Pilotage Act establishes the authorities to determine where and how pilotage services are provided, as well as the framework for pilot certification, fee setting and enforcement.

Much of this act has remained largely unchanged since it was created in 1972. An independent review of the Pilotage Act, completed in spring 2018 under the Oceans Protection Plan, identified the need to modernize the legislation. Building on the review's recommendations, the amendments in Bill C-97 will strengthen the safety, efficiency and transparency of Canada's pilotage authorities.

Let me begin with the amendments that would improve the safety regime. The act currently creates a system in which each Pilotage Authority, which is a Crown corporation, is responsible for both delivering services, on the one hand, and regulating pilotage requirements and enforcement on the other.

Amendments transferring the responsibility for developing regulations from the Pilotage Authorities to the Minister of Transport would separate the regulatory and service-delivery roles, and establish a nationally coherent pilotage service, aligned with the Canadian marine safety and security regime.

The minister would also be responsible for issuing licences and certificates.

The enforcement regime would be placed under the minister's responsibility and would be enhanced, bringing it into line with other marine safety legislation.

For example, the act currently only allows for summary convictions, with very low fines. Under the amendments, maximum fines would be increased for more serious contraventions, for example, if a ship does not use a pilot when required, along with possible prison terms.

Furthermore, the reinforced compliance system would include administrative monetary penalties, which would allow Transport Canada officials to conduct regular oversight and to work with stakeholders to ensure compliance.

[Traduction]

Le pilotage maritime est essentiel pour assurer la sécurité de la navigation et la prévention des incidents maritimes, et ainsi protéger les environnements côtiers. Les pilotes maritimes sont des navigateurs hautement qualifiés qui possèdent une connaissance approfondie des eaux locales; ils montent à bord des navires pour guider ces derniers vers leur destination, en toute sécurité, dans les zones de pilotage obligatoires. La Loi sur le pilotage établit les pouvoirs qui déterminent où et comment les services de pilotage sont fournis, ainsi que le cadre pour la certification des pilotes, l'établissement des frais et l'application de la loi.

La plus grande partie de cette loi est demeurée pratiquement inchangée depuis sa création en 1972. Un examen indépendant de la Loi sur le pilotage, effectué au printemps 2018 dans le cadre du Plan de protection des océans, a révélé la nécessité de moderniser la législation. En s'appuyant sur les recommandations de l'examen, les modifications comprises dans le projet de loi C-97 renforceront la sécurité, l'efficacité et la transparence des administrations de pilotage du Canada.

Permettez-moi de commencer par les modifications qui amélioreraient le régime de sécurité. La loi crée actuellement un système dans lequel chaque administration de pilotage est responsable, d'une part, de la prestation des services, et d'autre part, de la réglementation des exigences de pilotage et de l'application de la loi.

Les modifications transférant la responsabilité de l'élaboration des règlements des administrations de pilotage au ministre des Transports séparerait les rôles de réglementation et de prestation des services, et établiraient un service de pilotage cohérent à l'échelle nationale, harmonisé avec le régime canadien de sécurité et de sûreté maritimes.

Le ministre serait également responsable de délivrer des brevets et des certificats de pilotage.

Le régime d'application de la loi serait placé sous la responsabilité du ministre et serait renforcé, le mettant en conformité avec d'autres lois régissant la sécurité maritime.

Par exemple, la loi actuelle ne prévoit que des déclarations de culpabilité par procédure sommaire et des amendes d'un montant très bas. Le montant maximal des amendes serait augmenté pour les infractions plus graves, notamment lorsqu'un navire n'utilise pas de pilote lorsque cela est exigé, et les sanctions pourraient comprendre des peines de prison.

De plus, un système de conformité renforcé comprendrait des sanctions administratives pécuniaires, ce qui permettrait à Transports Canada de mener des activités de surveillance régulières et de collaborer avec les parties intéressées pour assurer la conformité.

The minister would also obtain the authority to issue interim and exemption orders and direction to pilots, to deal with exceptional circumstances and promote innovation.

Where efficiency is concerned, the act currently requires Pilotage Authorities' fees to be set in regulations, resulting in an unnecessary administrative burden and delays and making it difficult to respond to changing market conditions.

The amendments would allow the Pilotage Authorities to directly set tariffs without regulations, subject to requirements for consultation and a process for stakeholders to submit objections to the Canadian Transportation Agency.

To augment transparency and limit conflicts of interest, the act would prohibit pilots, users or suppliers of pilotage services from being on Pilotage Authorities' boards of directors.

Furthermore, service contracts between Pilotage Authorities and pilots' corporations would be made publicly available, as these have implications for other stakeholders.

Amendments would prevent regulatory matters from being addressed in those service contracts, to ensure that regulations are established based on a thorough assessment of risks and consultation.

A new purpose and principles section in the act would increase national consistency and clarify the pilotage mandate, with a focus on safety, risk management, efficiency and the financial self-sufficiency of the Pilotage Authorities.

Moreover, arbitrators would be required to consider these principles in final offer selection processes between Pilotage Authorities and pilot corporations.

In conclusion, the proposed amendments address the most significant issues identified in the Pilotage Act review. The amendments provide for a stronger, modernized pilotage system, with increased national consistency, and greater efficiency and accountability.

I thank you for your time. I welcome any questions on these proposed legislative changes. Thank you.

The Chair: Thanks, Mr. Stacey. Ms. Wiebe.

Sara Wiebe, Director General, Air Policy, Transport Canada: Mr. Chair, we thank you for the opportunity to speak to committee members today about the security screening

Le ministre se verrait également conférer le pouvoir d'émettre des arrêtés d'urgence et d'exemption, et des ordres aux pilotes pour gérer des circonstances extraordinaires et pour promouvoir l'innovation.

Sur le plan de l'efficience, la loi exige actuellement que les redevances des administrations de pilotage soient établies dans la réglementation, ce qui alourdit inutilement le fardeau administratif, cause des retards et complique l'adaptation aux conditions changeantes du marché.

Les modifications permettraient aux administrations de pilotage d'établir des tarifs directement, sans règlement, sous réserve du respect des exigences en matière de consultation et de la mise en place d'un processus permettant aux intervenants de présenter leurs objections à l'Office des transports du Canada.

Afin d'accroître la transparence et de limiter le nombre de conflits d'intérêts, la loi interdirait aux pilotes, aux utilisateurs et aux fournisseurs de services de pilotage d'être membres du conseil d'administration d'une administration de pilotage.

De plus, les contrats de service conclus entre les administrations de pilotage et les corporations de pilotes seraient rendus publics, puisque ces contrats ont des répercussions sur les autres intervenants.

En outre, les modifications empêcheraient que les questions liées à la réglementation soient abordées dans ces contrats de service, afin que les règlements soient élaborés en fonction d'une consultation et d'une évaluation approfondie des risques.

Un nouvel article de la loi, intitulé *Objet et principes*, assurerait une plus grande uniformité à l'échelle nationale. Le mandat de pilotage serait plus clair et plus axé sur la sécurité, la gestion du risque, l'efficience et l'autonomie financière des administrations de pilotage.

De plus, des arbitres devraient être désignés pour examiner ces principes dans les processus de sélection de l'offre finale entre les administrations de pilotage et les corporations de pilotes.

En conclusion, les modifications proposées abordent les enjeux les plus importants identifiés dans l'examen de la Loi sur le pilotage. Ces modifications permettraient d'établir un système de pilotage plus efficace, modernisé et plus uniforme à l'échelle nationale, et d'en rehausser l'efficacité et la responsabilisation.

Je vous remercie du temps que vous m'avez accordé. Je suis prêt à répondre à vos questions concernant les modifications législatives proposées. Merci.

Le président : Merci, monsieur Stacey. Madame Wiebe.

Sara Wiebe, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada : Monsieur le président, nous vous remercions de nous donner l'occasion de parler aujourd'hui aux

services commercialization act, and amendments to the Aviation Industry Indemnity Act.

[*Translation*]

With regard to section 12 in part 4, we feel that, while CATSA staff work tirelessly and with great professionalism, the changes proposed in this legislation would provide for a new entity to be established with a corporate structure that would better position it to carry out the airport security screening currently provided by CATSA.

[*English*]

The SSSCA achieves four main objectives. First, it allows for the sale of CATSA's assets to a private, not-for-profit corporation, referred to in the legislation as the designated screening authority, or DSA.

Second, the legislation provides that the DSA will be the sole provider of security screening services unless the DSA specifically authorizes a screening contractor to provide such services.

Third, the legislation also includes an economic regime to regulate the DSA's charges. Similar to NAV Canada's legislation, the SSSCA requires the DSA to set charges based on a set of legislated charging principles and provides interested parties with an opportunity to object to the charges through the Canadian Transportation Agency.

Finally, the legislation allows for the winding up of CATSA's affairs. Once CATSA's assets have been sold, CATSA as a Crown corporation would be wound up.

[*Translation*]

I would also note that the new entity would be subject to the Official Languages Act. From a privacy perspective, it is our expectation that, like other private, not-for-profit organizations like airport authorities and Nav Canada, the new entity would be subject to the Personal Information Protection and Electronic Documents Act.

This legislation does not create the DSA; industry would be responsible for incorporating the corporation that will be designated as the DSA under the Canada Not-for-profit Corporations Act. Government and industry would negotiate certain key provisions that would be set out in the constating documents, that is, the articles of incorporation and bylaws of the corporation.

membres du comité de la Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté et des modifications à la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne.

[*Français*]

En ce qui concerne la section 12 de la partie 4, nous estimons que, même si le personnel de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, travaille sans relâche et avec un grand professionnalisme, les changements proposés dans le projet de loi permettraient de créer une nouvelle entité dotée d'une structure organisationnelle qui serait mieux en mesure d'effectuer les contrôles de sûreté aéroportuaire actuellement assurés par l'ACSTA.

[*Traduction*]

La LCSCS atteint quatre objectifs principaux. Premièrement, elle permet la vente des actifs de l'ACSTA à une société privée sans but lucratif, désignée dans la loi comme l'administration de contrôle désignée (ACD).

Deuxièmement, la loi prévoit que l'ACD sera le seul fournisseur de services de contrôle de sûreté, à moins que l'ACD n'autorise expressément un entrepreneur de contrôle à fournir de tels services.

Troisièmement, le projet de loi prévoit un régime économique pour régler les frais de l'ACD. De manière semblable aux mesures législatives relatives à NAV Canada, cette loi obligerait l'ACD à établir ses redevances en fonction de paramètres prédéterminés et à offrir à ses usagers la possibilité de s'opposer aux redevances par l'entremise de l'Office des transports du Canada.

Enfin, la loi permet la liquidation des transactions de l'ACSTA, une fois que les actifs de l'ACSTA, à titre de société d'État, auront été vendus.

[*Français*]

Je souligne également que la nouvelle entité serait assujettie à la Loi sur les langues officielles. Du point de vue de la protection des renseignements personnels, nous nous attendons à ce que la nouvelle entité soit assujettie à la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, comme c'est le cas pour les autres organismes privés sans but lucratif, y compris les administrations aéroportuaires et NAV CANADA.

Cette loi ne crée pas l'administration de contrôle désignée (ACD) en soi; l'industrie serait responsable de la constitution de la société qui serait désignée comme administration de contrôle désignée, en vertu de la Loi canadienne sur les organisations à but non lucratif. Le gouvernement et l'industrie négocieraient certaines dispositions clés qui seraient énoncées dans les documents constitutifs, c'est-à-dire les statuts constitutifs et les règlements administratifs de la société.

[English]

I would like to stress that the sale of CATSA's assets to this private, not-for-profit corporation would in no way compromise security. The Minister of Transport would retain his authorities with regard to the aviation security regulations, and Transport Canada would continue to play an exclusive regulatory and oversight role for security screening services at Canadian airports.

I would like to take a few more minutes to address some of the concerns raised by Canada's airlines. With regard to concerns over adequate consultations, we undertook important analyses and consultations on different models for airport security screening in Canada in 2017. Further engagement with the air industry took place following the Budget 2019 announcement and the introduction of the Budget Implementation Act.

In response to concerns about the impact on the traveller, since its creation in 1996, NAV Canada has been very successful in reducing fees, driving technological innovation and improving services while maintaining a world-class safety record. This is the government objective for the creation of a new not-for-profit corporation that will provide security screening services at Canada's airports.

Once the DSA is operational, the government is confident that it would ensure a long-term efficient and sustainable approach to a critical service that Canadian and international travellers rely on, while ensuring security remains the utmost priority.

With regard to Division 13, the Aviation Industry Indemnity Act authorizes the Minister of Transport to issue one or more undertakings to Canadian aviation industry participants to provide coverage for aviation war risks that is consistent with commercial insurance coverage in circumstances where commercial coverage is not practically available.

The proposed amendments included in Bill C-97, the Budget Implementation Act, would authorize the Minister of Transport to undertake to indemnify NAV Canada for acts or omissions it commits in accordance with an instruction given under an agreement entered into between NAV Canada and Her Majesty respecting the provision of air navigation services to the Department of National Defence and any beneficiary under an insurance policy held by an aviation industry participant.

In both cases, the amendments will authorize, they will not guarantee or require an indemnity to the relevant aviation industry participants or their beneficiaries. In either case, the

[Traduction]

Je souligne que la vente des actifs de l'ACSTA à cette entité privée sans but lucratif ne compromettra en rien la sécurité. Le ministre des Transports conservera tous ses pouvoirs en matière de réglementation de la sûreté de l'aviation, et Transports Canada continuera d'exercer son rôle exclusif de réglementation et de surveillance des services de contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens.

J'aimerais prendre quelques minutes de plus pour aborder certaines des préoccupations soulevées par les compagnies aériennes canadiennes. Concernant la nécessité de consultations adéquates, nous avons entrepris une analyse et des consultations approfondies sur différents modèles de contrôle de sûreté dans les aéroports du Canada en 2017; d'autres consultations avec l'industrie du transport aérien ont également eu lieu après l'annonce du budget de 2019 et le dépôt du projet de loi d'exécution du budget.

Pour répondre aux préoccupations concernant les répercussions sur les voyageurs, NAV Canada a très bien réussi à réduire les frais, à stimuler l'innovation technologique et à améliorer les services tout en maintenant un bilan de sécurité de calibre mondial depuis sa création en 1996. Tel est l'objectif du gouvernement pour la création d'une nouvelle société sans but lucratif qui assurera les services de contrôle de sûreté dans les aéroports canadiens.

Une fois que l'ACD sera opérationnelle, le gouvernement est convaincu qu'elle saura se doter d'un cadre efficace à long terme pour offrir un service essentiel sur lequel les voyageurs canadiens et internationaux pourront compter et qu'elle veillera à ce que la sûreté demeure la priorité absolue.

En ce qui concerne l'article 13, la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne autorise le ministre des Transports à prendre un ou plusieurs engagements à l'égard des participants de l'industrie canadienne de l'aviation afin de fournir une couverture pour les risques de guerre touchant l'industrie aérienne qui est conforme à la couverture d'assurance commerciale dans les circonstances où il est pratiquement impossible de fournir la couverture commerciale.

Les modifications proposées dans le projet de loi C-97 autoriseraient le ministre des Transports à s'engager à indemniser NAV Canada pour les actes ou omissions qu'il commet, conformément à une instruction donnée en vertu d'une entente conclue entre NAV Canada et Sa Majesté concernant la prestation de services de navigation aérienne au ministère de la Défense nationale, de même que tout bénéficiaire d'une police d'assurance détenue par un participant de l'industrie de l'aviation.

Dans les deux cas, les modifications autoriseront, mais elles ne garantiront pas ou n'exigeront pas une indemnité aux participants pertinents de l'industrie de l'aviation ou à leurs

decision whether or not to provide an indemnity would be subject to a determination by the Minister of Transport.

[*Translation*]

The government, led by Transport Canada, signed an indemnification agreement with Nav Canada in December 2018 for their support of the Scramble, Intercept and Recovery Agreement. Should the two parties deem it appropriate to replace this indemnity with an indemnity under this act, Transport Canada would work with Nav Canada to negotiate the terms of this new agreement.

[*English*]

This concludes my opening remarks. I would be happy to answer any questions.

The Chair: Thank you, Ms. Wiebe. Mr. Jones?

Keith Jones, Director, International Marine Policy, Transport Canada: Good morning, honourable senators. I'm here to speak to the proposed amendment to the Transportation Appeal Tribunal of Canada Act, or TATC Act. By way of background, the Transportation Appeal Tribunal of Canada can provide recourse to participants in the national transportation sector regarding administrative actions taken by the Minister of Transport and/or the Canadian Transportation Agency under different federal transportation acts. That includes administrative monetary penalties.

In late 2018, amendments to the Marine Liability Act that received Royal Assent as part of the Budget Implementation Act, 2018, No. 2, included the introduction of administrative monetary penalties.

The proposed housekeeping amendment to the TATC Act is to clarify that the tribunal has the appropriate jurisdiction with respect to any appeals of the new monetary penalties introduced under the Marine Liability Act. The proposed amendment is for clarification purposes, is not contentious, is highly unlikely to generate any reaction from stakeholders or the public and does not involve any cost. My comments are very brief. I'm happy to answer any questions.

The Chair: No cost. No complaints.

Senator Manning: My first question is for Mr. Stacey in relation to your comment:

bénéficiaires. Dans un cas comme dans l'autre, la décision de verser une indemnité serait assujettie à une décision du ministre des Transports.

[*Français*]

Le gouvernement, sous la direction de Transports Canada, a signé une entente d'indemnisation avec NAV CANADA en décembre 2018 en vue d'appuyer l'entente sur le décollage sur alerte, interception et retour à la base. Si les deux parties jugent approprié de remplacer cette indemnité par une autre en vertu de la présente loi, Transports Canada collaborera avec NAV CANADA pour négocier les modalités de cette nouvelle entente.

[*Traduction*]

Voilà qui conclut mon mot d'ouverture. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Wiebe. Monsieur Jones, la parole est à vous.

Keith Jones, directeur, Politique maritime internationale, Transports Canada : Bonjour, honorables sénateurs. Je suis ici pour vous parler de la modification proposée à la Loi sur le Tribunal d'appel des transports. Pour vous mettre en contexte, le Tribunal d'appel des transports du Canada peut fournir un mécanisme de recours aux participants pour le secteur national des transports en ce qui concerne les mesures administratives prises par le ministre des Transports ou l'Office des transports du Canada en vertu de diverses dispositions législatives fédérales sur le transport. Cela inclut également les sanctions administratives pécuniaires.

Les modifications à la Loi sur la responsabilité en matière maritime, qui ont reçu la sanction royale en décembre 2018 dans le cadre de la Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018, ont instauré des sanctions administratives pécuniaires.

Cette modification d'ordre administratif à la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada permettra d'assurer que le Tribunal a compétence pour tous les appels relativement aux nouvelles sanctions administratives pécuniaires introduites dans la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Cette modification est proposée par souci de clarification, elle n'est pas litigieuse, ni susceptible de générer des réactions de la part d'intervenants ou du public et ne nécessite aucune dépense. Mes observations sont très brèves. Je suis tout disposé à répondre à vos questions maintenant.

Le président : Aucune dépense, aucune plainte.

Le sénateur Manning : Ma première question s'adresse à M. Stacey et porte sur l'affirmation suivante :

To augment transparency and limit conflict of interest, the act would prohibit pilotage users or suppliers of pilotage services from being on the pilotage authority board of directors.

I'm wondering who would be eligible to sit on a pilotage authority board of directors if the people who are pretty well on the ground and involved in the process are not there? It is the expertise I'm concerned about.

Mr. Stacey: In terms of the board membership, as with all Crown corporations, and as you're aware, the government has a process that's focused on transparency and merit in terms of selecting members of any board of directors, as well as a particular focus on ensuring diversity. The members typically on a board of directors for a Crown corporation would represent a diversity of perspectives and professions. The assumption would be that you would have a strong basis in terms of coming at it from different points of view — for example, legal, accounting, business, labour, et cetera.

In terms of expertise in the maritime sector, it's quite possible that there could be individuals who are no longer practising or involved in certain professions or who have that knowledge but aren't necessarily currently engaged in providing or using the service.

Senator Manning: Former users, former pilots could qualify?

Mr. Stacey: Possibly.

Senator Manning: I'm wondering about the expertise around the table.

My next question is for Ms. Wiebe. When you talk about selling off the assets of CATSA, are you talking about airport authorities in that case? Are they among the not-for-profit associations or corporations that could purchase CATSA's assets? Or are we talking about somebody altogether outside the process?

Ms. Wiebe: In this particular context, the buyer, as it were, would be a consortium of Canada's airlines and airports. We would enter into negotiations with them if this legislation were to receive Royal Assent. We would negotiate to define some of the details of the final agreement of that purchase. At the end of the day, it would be Canada's airports and airlines that would take ownership of the new entity.

Senator Manning: The fees that would be associated with that — just to make sure I heard you 100 per cent correctly — would still be administered by the Ministry of Transport? They would dictate or okay the fees? Once we take it from CATSA and put it into not-for-profits, the not-for-profits still must

Afin d'accroître la transparence et de limiter le nombre de conflits d'intérêts, la loi interdirait aux pilotes, aux utilisateurs et aux fournisseurs de services de pilotage d'être membres du conseil d'administration d'une administration de pilotage.

Je me demande qui pourra siéger au conseil d'administration d'une administration de pilotage si les acteurs sur le terrain, les personnes du domaine du pilotage, ne peuvent pas y siéger? Je me demande s'il y aura assez de compétences à ce conseil.

M. Stacey : Concernant la composition du conseil d'administration, comme pour toutes les sociétés d'État, comme vous le savez, le gouvernement met l'accent sur la transparence et le mérite dans la sélection des administrateurs, avec un souci particulier pour la diversité. Le plus souvent, les membres du conseil d'administration d'une société d'État représentent diverses perspectives et professions. On peut s'attendre à ce que les administrateurs proviennent d'horizons variés comme le droit, la comptabilité, les affaires, les relations de travail, et cetera.

Pour ce qui est de la connaissance du secteur maritime, il est tout à fait possible que le conseil d'administration comprenne des anciens pilotes ou professionnels qui connaissent le domaine, mais sans nécessairement fournir ou utiliser le service actuellement.

Le sénateur Manning : Des anciens utilisateurs, des anciens pilotes pourraient être admissibles?

M. Stacey : Peut-être.

Le sénateur Manning : Je me demande s'il y aura assez d'expertise autour de la table.

Ma prochaine question s'adresse à Mme Wiebe. Quand vous parlez de vendre les actifs de l'ACSTA, parlez-vous de les vendre aux administrations aéroportuaires? Font-elles partie des organismes sans but lucratif qui pourront acheter les actifs de l'ACSTA ou pensez-vous plutôt à une entité qui serait totalement extérieure?

Mme Wiebe : Dans ce contexte particulier, l'acheteur, en fait, serait un consortium des lignes aériennes et des aéroports du Canada. Nous entamerons des pourparlers avec ce consortium si ce projet de loi reçoit la sanction royale. Nous négocierons avec lui pour définir les détails de la convention d'achat finale. En fin de compte, ce serait donc les aéroports et les lignes aériennes du Canada qui deviendraient propriétaires de la nouvelle entité.

Le sénateur Manning : Pour être certain que je vous ai totalement bien comprise, dites-vous que les redevances seront toujours administrées par le ministère des Transports? C'est lui qui dictera ou approuvera les redevances? Lorsque ces actifs passeront de l'ACSTA à l'organisme sans but lucratif, celui-ci

operate and make money. Who controls the fee process at that time?

Ms. Wiebe: If this legislation were to receive Royal Assent, it would be the new corporation that would manage the fees. They would set the fees consistent with the cost of their operations. The legislation includes a series of charging principles, as I mentioned, that govern how those new service charges would be set.

Senator Manning: Would the ministry have any say in the setting of the fees?

Ms. Wiebe: There are a couple of things. First, there is a provision in the legislation whereby, when the corporation first sets up its charges, it would have the option to have those new charges vetted either by the Canadian Transportation Agency or the minister.

If they choose the minister to review their new services to ensure they're consistent with the charging principles, they could do that and the minister would render that decision.

Generally the process would be that the new corporation would determine its new service charges, would make a public notice of those charges and the rationale and why they're consistent with the charging principles. If there is an objection to those service charges, then that objection would be reviewed and heard by the Canadian Transportation Agency.

[Translation]

Senator Dawson: Good morning, madam. My first question is for you. You spoke to us about the industry.

[English]

I think on a scale of the most popular people in Canada, at the bottom you'll find politicians, obviously, then airlines and airports. You're basically telling us that the airlines and the airports will be deciding. What about the customers? What about the people who go and pay to use CATSA? They are clients; they pay for a service. According to what I've read and what you've said this morning, consumers are not part of the equation.

[Translation]

Clients are not part of the process. As I told you, people from airlines and airports are not the most popular people on "Planet Canada." Why is there no client sensitivity in your comments? Why is there not this sensitivity that would allow consumers to have a say in what is going to happen, not just airports and airlines? I understand very well that safety is paramount. We hear a lot about security at CATSA, but what about customer service?

devra tout de même assurer le maintien des activités et faire de l'argent. Qui décidera des redevances alors?

Mme Wiebe : Si ce projet de loi reçoit la sanction royale, c'est la nouvelle entité qui gèrera les redevances. Elle les établira en fonction du coût de ses activités. Le projet de loi comprend une série de paramètres, comme je l'ai mentionné, pour déterminer comment les nouvelles redevances seront établies.

Le sénateur Manning : Le ministère aura-t-il son mot à dire dans l'établissement des redevances?

Mme Wiebe : Il y a deux choses. Premièrement, le projet de loi prévoit que quand une administration fixe des redevances pour la première fois, elle a l'option de les faire approuver soit par l'Office des transports du Canada, soit par le ministre.

Si elle choisit de demander au ministre d'évaluer la conformité des nouvelles redevances aux paramètres prescrits par la loi, elle peut le faire, et c'est alors le ministre qui prendra la décision.

Normalement, la nouvelle administration établirait ses nouvelles redevances, puis publierait un avis pour décrire la proposition de redevances, la justifier et expliquer en quoi elle est conforme aux paramètres établis. Si quelqu'un s'y opposait, c'est l'Office des transports du Canada qui serait saisi de l'avis d'opposition.

[Français]

Le sénateur Dawson : Bonjour, madame. Ma première question s'adresse à vous. Vous nous avez parlé de l'industrie.

[Traduction]

Je pense que si l'on classait les gens en ordre de popularité au Canada, les politiciens se trouveraient tout en bas de la liste, juste après les responsables des lignes aériennes et des aéroports. En gros, vous nous dites que ce sont les lignes aériennes et les aéroports qui en décideront. Qu'en est-il des consommateurs? Qu'en est-il de toutes les personnes qui paient pour utiliser les services de l'ACSTA? Ce sont elles, les clients; elles paient pour un service. D'après ce que j'ai lu et d'après ce que vous avez dit ce matin, les consommateurs ne font pas partie de l'équation.

[Français]

Les clients ne font pas partie du processus. Comme je vous l'ai dit, les gens des compagnies d'aviation et les aéroports ne sont pas les gens les plus populaires sur la « planète Canada ». Pourquoi n'y a-t-il pas une sensibilité par rapport aux clients dans vos propos? Pourquoi n'y a-t-il pas cette sensibilité qui permettrait aux consommateurs d'avoir leur mot à dire sur ce qui va se faire, et pas seulement les aéroports et les compagnies d'aviation? Je comprends très bien que la sécurité est

When you queue to get searched, customer service is not a high priority. Yes, the people in charge of security are very concerned if they see that you have a key ring a little longer than expected, but if they realize that they have made a mistake, will they apologize? Never. It is this culture that I hope the new corporation will not adopt. I await your comments.

[English]

Ms. Wiebe: You raise an important issue. You may recall that when Minister Garneau launched his Transportation 2030 vision in the fall of 2016, one of his key themes was the passenger experience. This is also an important lens for us.

First, a couple of things. When I spoke about the opportunity to file an objection, it is the traveller who will also have that ability to file an objection to any service charges. Also, from the perspective of the airlines and airports, you won't be surprised — maybe a little — to hear that one of the concerns they've been raising with regard to CATSA is the client service side. It is their intention and vision that they would enhance that aspect of CATSA's operations.

Finally, with regard to the creation of the new board of directors that would govern this new corporation, it is one thing the government is keeping a close eye on in terms of ensuring — and again, this is something that has to be negotiated with industry — that the traveller perspective is present at the board when important decisions are being made.

Absolutely, the traveller experience continues to be a constant theme in the preparations for the creation of this new corporation.

Senator Dawson: Mr. DeJong, we did a study, as you might know, a few years ago on automated cars. One of the things that is quite clear is that we are behind, technologically, on the issue. We are behind the Americans. We are behind many European countries. You're saying we're going to be catching up because we're going to start doing things with a digital environment. It's that catching up that worries me. You said five years. Business cycles used to be 20 years. Now they have business cycles of two years.

How can you assure us that if technology does arrive that could help people register their boats, cars or airplanes — that if it does exist, that we don't have to wait and that we can do it as

primordiale. On entend beaucoup parler de la sécurité relativement à l'ACSTA, mais qu'en est-il du service à la clientèle?

Quand vous faites la queue pour vous faire fouiller, le service à la clientèle n'est pas très prioritaire. Oui, les gens responsables de la sécurité sont très préoccupés s'ils voient que vous avez un porte-clés un peu plus long que prévu, mais s'ils s'aperçoivent qu'ils se sont trompés, vont-ils s'excuser? Jamais. C'est cette culture que j'espère que la nouvelle société n'adoptera pas. J'attends vos commentaires.

[Traduction]

Mme Wiebe : Vous soulevez un point important. Vous vous rappelez peut-être que quand le ministre Garneau a dévoilé sa Vision 2030 pour les transports, à l'automne 2016, l'un de ses grands thèmes était l'expérience des passagers. C'est une perspective importante pour nous aussi.

Je mentionnerai un certain nombre de choses. Quand je parle de la possibilité de déposer un avis d'opposition, le voyageur pourra en déposer un pour s'opposer à des redevances. De même, vous ne serez pas étonné — ou peut-être un peu — d'entendre que l'une des principales préoccupations exprimées par les représentants des lignes aériennes et des aéroports à l'égard de l'ACSTA, c'est le service à la clientèle. Ils ont donc l'intention et le plan d'améliorer cet aspect des activités de l'ACSTA.

Enfin, concernant la création du nouveau conseil d'administration qui régira la nouvelle administration, le gouvernement suivra la situation de près pour veiller à ce que la perspective des voyageurs soit bien présente au conseil lorsqu'il prend des décisions importantes, et encore une fois, c'est une chose qui devra être négociée avec les gens de l'industrie.

Bref, l'expérience des voyageurs demeure un thème récurrent en vue de la création de cette nouvelle administration, tout à fait.

Le sénateur Dawson : Monsieur DeJong, comme vous le savez peut-être, nous avons effectué une étude, il y a quelques années, sur les véhicules automatisés. Il y a une chose qui est très claire, c'est que nous tirons de l'arrière sur le plan technologique dans ce domaine. Nous sommes derrière les Américains. Nous sommes derrière de nombreux pays européens. Vous affirmez que nous nous rattraperons parce que nous commencerons bientôt à faire des choses dans l'environnement numérique. C'est le fait qu'on doive se rattraper qui m'inquiète. Vous avez parlé de cinq ans. Les cycles opérationnels duraient 20 ans, avant. Ils sont maintenant de deux ans.

Comment pouvez-vous nous garantir que si cette technologie arrive, on pourra enregistrer son bateau, sa voiture ou son avion électroniquement, qu'on n'aura pas besoin d'attendre bien

quickly as possible? Do you have that leeway with the legislation?

Mr. DeJong: Indeed, the Senate study on automated and connected vehicles very much set a strong tone for how Transport Canada has moved forward with supporting policies, programs and regulatory measures to help position Canada to be considered an early adopter of automated and connected technologies. As recent examples, we've worked closely with provinces and territories to put together testing guidelines to facilitate the testing of automated vehicles in Canada. We have also put forward safety assessment methodology to ensure that when those vehicles are deployed or for testing in Canada, they can be done safely.

Similarly, these exemptions simply provide a sharper and consistent focus on innovation — on an exemption authority that exists under the Motor Vehicle Safety Act. By working closely with industry partners, we're starting to be approached by manufacturers to be able to apply for these exemptions.

Senator Simons: My first question is for Ms. Wiebe. I'm curious about what you said in your presentation about privacy. From some of the CATSA exams I have had, I think CATSA knows more about my body than my GP. I've never gone through the automated ones, but presumably those are private records.

I'm a little concerned when I see the language that says "you expect that the new organization would be covered by PIPEDA." Why don't you know? Also, how certain can we be that privacy legislation would apply to this new organization?

Ms. Wiebe: This was primarily an issue that we went through when we were drafting the proposed legislation. First, we did the policy analysis with regard to which privacy framework would be more appropriate for this new corporation. This included conversations with the Office of the Privacy Commissioner. As I mentioned, there are examples of other not-for-profit, private corporations, such as NAV Canada and the airport authorities in terms of the privacy framework that they were subject to.

This is where we made the policy decision that the new corporation would be subject to PIPEDA rather than the Privacy Act and the Access to Information Act.

longtemps si la technologie existe, qu'on pourra le faire aussi rapidement que possible? La loi vous laisse-t-elle toute la marge de manœuvre nécessaire pour cela?

M. DeJong : Effectivement, l'étude menée par le Sénat sur les véhicules automatisés et connectés a nettement donné le ton à l'orientation qu'a prise Transports Canada dans ses politiques, ses programmes et ses mesures réglementaires pour bien positionner le Canada parmi les premiers pays à adopter les technologies automatisées et connectées. Pour vous en donner un exemple récent, nous avons collaboré étroitement avec les provinces et les territoires pour mettre en place des lignes directrices pour faciliter la mise à l'essai des véhicules automatisés au Canada. Nous avons aussi adopté une méthode d'évaluation de la sécurité pour que les véhicules déployés ou mis à l'essai au Canada le soient en toute sécurité.

De même, ces exemptions nous permettent de mettre nettement le cap sur l'innovation, grâce à un pouvoir d'exemption prescrit par la Loi sur la sécurité des véhicules automobiles. Nous travaillons en étroite collaboration avec nos partenaires de l'industrie, et les fabricants commencent à manifester leur intérêt à demander ce genre d'exemption.

La sénatrice Simons : Ma première question s'adresse à Mme Wiebe. Je m'interroge sur ce que vous avez dit dans votre exposé au sujet de la protection des renseignements personnels. Je pense, étant donné les contrôles de l'ACSTA dont j'ai fait l'objet, que l'ACSTA en sait plus sur mon corps que mon médecin généraliste. Je ne suis jamais passée dans les systèmes automatisés, mais il s'agit probablement de dossiers privés.

Je suis un peu préoccupée quand je vois le passage suivant : « [...] nous nous attendons à ce que la nouvelle entité soit assujettie à la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques ». Pourquoi l'ignorez-vous toujours? De plus, quelle certitude avons-nous que la Loi sur la protection des renseignements personnels s'appliquera à cette nouvelle entité?

Mme Wiebe : Essentiellement, nous avons abordé la question lors de la rédaction du projet de loi. Nous avons d'abord effectué une analyse des politiques pour déterminer le cadre de protection de la vie privée le plus adéquat pour cette nouvelle société. Nous avons notamment eu des discussions avec le Commissariat à la protection de la vie privée. Comme je l'ai mentionné, il existe des exemples de cadres de protection des renseignements personnels applicables à des sociétés privées sans but lucratif, par exemple NAV Canada et les administrations aéroportuaires.

C'est à ce moment-là qu'a été prise la décision stratégique d'assujettir la nouvelle société à la LPRPDE plutôt qu'à la Loi sur la protection des renseignements personnels et à la Loi sur l'accès à l'information.

In terms of specific phrasing in my opening remarks, as I mentioned, in terms of the legislative drafting, it was determined that the legislation would be silent on this but that, in my remarks, I would make it clear that it was our expectation that the new corporation would be subject to PIPEDA. This is where I wanted to make it clear to the new corporation, and we will be making it clear in the negotiations with industry, that there will be privacy requirements for this new corporation and that we expect those requirements to be those framed in PIPEDA.

Senator Simons: How will those privacy protections vary from what they would have been had they been covered by the Privacy Act?

Ms. Wiebe: In our assessment of the different policy options and from our discussions with the Office of the Privacy Commissioner, we determined that the provisions of PIPEDA would be stronger than the Privacy Act. This is with regard to specific elements, including disclosure and engagement with law enforcement. This is, again, one of the reasons why we decided that we would go toward PIPEDA instead the Privacy Act.

Senator Simons: I had a question for Mr. Stacey. I fly often. I've never piloted a ship. I'm still very much learning about this piece of legislation.

One of the things we learned in our briefing notes is that the current regime prohibits employee pilots and contract pilots from providing pilotage services in the same region. It seemed really peculiar to me. Could you explain why that is so and why this new legislation doesn't change that?

Mr. Stacey: Certainly. Under the current legislation, for any given particular area — and that can include sub-areas within a region — the pilots themselves typically choose whether they want to be employees or members of a body corporate — of a pilot corporation. If they choose to be members of a body corporate, then the Pilotage Authority contracts with that body corporate.

There are also some areas — and this is something that we clarify in the law — where neither of those are available, and the Pilotage Authority contracts directly with individual pilots. But typically, that's the choice that's made.

There was a recommendation in the Pilotage Act review that the pilotage authorities would be allowed in the same area to contract, effectively, both. We examined that. We did not identify in our examination of that recommendation that it would lead to significant benefits; we found that it would likely lead to challenges — administrative challenges, in particular. Those

Quant aux propos que j'ai tenus dans mon exposé, j'ai mentionné qu'au moment de la rédaction, il a été décidé que ce ne serait pas précisé dans le projet de loi. Toutefois, dans mon exposé, j'ai clairement indiqué que nous nous attendions à ce que la nouvelle entité soit assujettie à la LPRPDE. Je tenais à l'indiquer clairement à la nouvelle entité, comme nous le ferons lors des négociations avec l'industrie : la nouvelle société sera assujettie à des exigences en matière de protection de la vie privée et nous nous attendons à ce que ces exigences soient celles de la LPRPDE.

La sénatrice Simons : En quoi ces mesures de protection de la vie privée différeront-elles des mesures prévues dans la Loi sur la protection des renseignements personnels?

Mme Wiebe : À la suite de notre évaluation des diverses options de politique et de nos discussions avec le Commissariat à la protection de la vie privée, nous avons déterminé que les dispositions de la LPRPDE seraient plus rigoureuses que celles de la Loi sur la protection des renseignements personnels. Cela concerne des aspects précis, notamment la divulgation et la collaboration avec les organismes d'application de la loi. Encore une fois, c'est l'une des raisons pour lesquelles nous avons décidé d'opter pour la LPRPDE et non pour la Loi sur la protection des renseignements personnels.

La sénatrice Simons : J'avais une question pour M. Stacey. Je prends souvent l'avion. Je n'ai jamais piloté un navire. J'en apprend encore beaucoup sur cette mesure législative.

L'une des choses que nous avons apprises dans nos notes d'information, c'est que la loi actuelle interdit aux pilotes employés et aux pilotes contractuels d'offrir des services de pilotage dans la même région. Cela m'a semblé très particulier. Pourriez-vous expliquer pourquoi il en est ainsi et pourquoi cela n'est pas modifié dans la nouvelle mesure législative?

M. Stacey : Certainement. Aux termes de la loi actuelle, pour toute région donnée — qui peut être divisée en sous-secteurs —, les pilotes eux-mêmes choisissent habituellement s'ils veulent être employés ou membres d'une personne morale, c'est-à-dire une société de pilotage. S'ils choisissent d'être membres d'une personne morale, l'Administration de pilotage conclut un contrat avec la personne morale.

Il y a aussi certaines régions où ces options ne sont pas possibles. La loi comporte des précisions à cet égard. Dans ces cas, l'Administration de pilotage conclut des contrats directement avec les pilotes. Mais en général, c'est le choix qui est fait.

L'une des recommandations formulées lors de l'examen de la Loi sur le pilotage était d'autoriser les administrations de pilotage à conclure des contrats avec les deux types de pilotes dans une même région. Nous avons examiné la question, mais nous n'en sommes pas arrivés à la conclusion que cela comporterait d'importants avantages. Nous avons plutôt conclu

challenges would effectively be associated with the issue of how you integrate two labour forces providing the same service in the same area, one of which is a unionized-employee labour force and the other one is a private labour force contracted through an external private corporation.

The challenges could involve things like how you organize a roster to have the two different groups engaged at the same time, and how you deal with issues like training and apprenticeship. Quite simply, challenges could be how you would even engage pilots to be employees if the primary model is that they're members of a body corporate.

There are a number of different challenges we identified, but they effectively revolve around this issue of how you would integrate two different groups that are organized differently to provide the same work in the same area.

[Translation]

Senator Boisvenu: First of all, I thank you all for your participation. As I understand it, CATSA will disappear in favour of the designated screening authority, the DSA; is this a bureaucratic change?

[English]

Ms. Wiebe: It's a little more than that in the sense that it would require a transaction whereby industry would first set itself up as this new corporation, then it would buy the assets of CATSA from the government, and CATSA, as a Crown corporation, would be wound down. It would be up to this new corporation to determine its membership classes, also its board of directors and who its CEO and chair of the board would be. Then it would decide on the human resources and the staffing of this new corporation.

[Translation]

Senator Boisvenu: NAV CANADA has a role to play in airport security, does it not?

[English]

Ms. Wiebe: At one point, I believe NAV Canada was involved a bit, but they've stepped away since then. They are now focusing uniquely on their mandate with regard to Canada's air navigation services.

[Translation]

Senator Boisvenu: I was surprised by this sentence, that NAV CANADA has been successful in reducing costs and stimulating innovation. When we look at what is happening at

que cela entraînerait vraisemblablement des problèmes, notamment sur le plan administratif. En effet, ces enjeux porteraient sur l'intégration de deux catégories de personnel fournissant un service identique dans la même région, dont une partie serait syndiquée et l'autre serait formée de personnel contractuel dont les services auraient été retenus par une société privée.

Parmi les difficultés possibles, soulignons l'établissement d'une liste des effectifs pour que les deux groupes puissent travailler en même temps, et la gestion de questions comme la formation et les stages. Cela pourrait simplement être de savoir comment inciter les pilotes à devenir des employés dans les cas où le modèle principal est qu'ils soient membres d'une personne morale.

Donc, nous avons noté un certain nombre de défis différents, mais ils sont liés à l'intégration de deux groupes distincts organisés différemment et qui effectuent un travail identique dans un même domaine.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : D'abord, je vous remercie tous de votre participation. Selon ce que je comprends, l'ACSTA disparaîtra au profit de l'autorité de contrôle désignée, l'ACD; est-ce un changement bureaucratique?

[Traduction]

Mme Wiebe : C'est un peu plus que cela, en ce sens qu'il faudrait d'abord que l'industrie établisse cette nouvelle entité, puis qu'elle acquière les actifs de l'ACSTA du gouvernement. Ensuite, la société d'État qu'est l'ACSTA serait liquidée. Il incomberait à la nouvelle entité de déterminer ses catégories de membres, d'établir son conseil d'administration et de choisir son chef de la direction et son président du conseil. Suivraient ensuite les décisions liées aux ressources humaines et à la dotation en personnel de cette nouvelle société.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : NAV CANADA a un rôle à jouer dans la sécurité des aéroports, n'est-ce pas?

[Traduction]

Mme Wiebe : Je pense que NAV Canada avait un rôle là-dedans, à un moment donné, mais ce n'est plus le cas. Aujourd'hui, NAV Canada se concentre uniquement sur son mandat de fournisseur de services de navigation aérienne au Canada.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Cette phrase m'a surpris, soit que NAV CANADA a réussi à réduire les frais et à stimuler l'innovation. Quand on regarde ce qui se passe à l'aéroport de

the Quebec City airport, I am not too sure... It is a small airport, which is neither an international nor a regional airport, and which requires the airlines to pay the highest fees to land there. The landing fees at Quebec airports are among the highest in the world, in my opinion. I think the privatization of airports in Canada is a complete failure, because we have some of the highest transportation costs, if we compare ourselves to the Americans. I look at the transformations that have been made at the Quebec City airport, and for many people in the Quebec City area, the airport is a white elephant, there is almost no activity left. There used to be flights to points south or to Europe, and many flights were cancelled due to the costs. When will all this bureaucracy that has been imposed at airports stop? Quebec users must stop paying a fortune for travel on airlines, and fees at Quebec airports must be comparable to those at American and European airports. I think that the bureaucracy is a failure and wastes a lot of resources, to the detriment of safety and quality of services. When you get to the point where you travel by plane and have to bring your sandwich, there is a problem. Is the objective you are presenting to us with this bill really to improve services for users?

[English]

Ms. Wiebe: Thank you for the question. First, when I refer to the ability and the history of NAV Canada to reduce its charges, I refer specifically to the charges from NAV Canada. I think, senator, you may be aware that when we talk about costs at Canada's airports and the cost of flying in Canada, various charges are implicated. In Canada, the government has taken the position that it is a user-pay system. For those individuals who travel through Canada's airports, they are the ones who pay. This is where it is the responsibility of Canada's airports, through the management of its airport authorities, to determine what those costs will be and, of course, the airport authorities must charge those fees to fund the infrastructure enhancements that they deem as required.

From this perspective, if you take a look across the variety of airports across Canada, not only Jean Lesage but other airports such as Toronto Pearson or Vancouver International, I think you will see that Canada's airports have strengthened significantly since deregulation in the mid-1990s and are renowned worldwide for the services they provide.

Returning to the matter at hand today with regard to NAV Canada, I repeat that NAV Canada, as a result of the work that it has done since it was created in the mid-1990s, since the government sold the assets of its air navigation services to NAV Canada, it has reduced charges, increased innovations and

Québec, je ne suis pas trop sûr... C'est un petit aéroport, qui n'est ni un aéroport international ni un aéroport régional, et qui exige des compagnies aériennes les frais les plus élevés pour y atterrir. Les aéroports québécois sont ceux où les frais exigés pour y atterrir sont parmi les plus élevés sur la planète, à mon avis. Je pense que la privatisation des aéroports au Canada est un échec total, car nous avons les coûts de transports parmi les plus élevés, si nous nous comparons aux Américains. Je regarde les transformations qui ont été faites à l'aéroport de Québec et, pour beaucoup de gens de la région de Québec, l'aéroport est un éléphant blanc, il n'y a presque plus d'activité. Les vols quittaient pour aller vers le sud ou vers l'Europe, et beaucoup de vols ont été annulés à cause des frais encourus. Quand toute cette bureaucratie qu'on a imposée dans les aéroports cessera-t-elle? Il faut que les usagers québécois cessent de payer une fortune pour voyager sur les lignes aériennes, et que les frais dans les aéroports québécois soient comparables à ceux des aéroports américains et européens. Je pense que la bureaucratie est un échec et gaspille beaucoup de ressources, au détriment de la sécurité et de la qualité des services. Quand on arrive au point où l'on voyage par avion et où l'on doit apporter son sandwich, il y a un problème. L'objectif que vous nous présentez avec ce projet de loi vise-t-il réellement à améliorer les services pour les usagers?

[Traduction]

Mme Wiebe : Je vous remercie de la question. Premièrement, lorsque je parle de la capacité de NAV Canada de réduire les frais et de son bilan à cet égard, je fais référence aux frais de NAV Canada. Comme vous le savez peut-être, sénateur, divers frais entrent en jeu lorsqu'on parle des frais dans les aéroports canadiens et du coût des vols au Canada. Au Canada, le gouvernement a choisi le modèle fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur. Ce sont les voyageurs qui transitent par les aéroports canadiens qui paient. Il incombe donc aux aéroports du Canada, par l'intermédiaire des directions des administrations aéroportuaires, de déterminer les frais exigibles. Bien entendu, les administrations aéroportuaires doivent exiger ces frais pour financer les améliorations qu'elles jugent nécessaires.

De ce point de vue, si vous examinez la situation des aéroports au Canada, non seulement à l'aéroport Jean Lesage, mais aussi à d'autres aéroports, comme l'aéroport international Pearson de Toronto ou l'aéroport international de Vancouver, vous constaterez qu'ils ont considérablement renforcé leurs activités depuis la déréglementation du milieu des années 1990 et qu'ils sont reconnus partout dans le monde pour la qualité de leurs services.

Pour revenir à la question qui nous occupe aujourd'hui par rapport à NAV Canada, je répète que depuis la création de NAV Canada au milieu des années 1990, lorsque le gouvernement a vendu les actifs de ses services de navigation aérienne à cette société, NAV Canada a réussi, grâce à son travail, à réduire les

service while maintaining a world-class safety record.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Are you aware of the decision Aéroports de Montréal recently made to reduce its costs? Do you know who paid the price? The staff. When I see the salary of the director of the Quebec City airport, which is between \$350,000 and \$400,000, I think it is a disgrace. Employees in Montreal were told, “You have the choice to accept or leave.” They are the ones who paid the bill; the users and staff paid the bill, the low wage earners. Bureaucracy is constantly being fattened up. I think that with this bill, that is also what we will do. Is it normal that it is the low wage earners in airports who pay the bill for a growing bureaucracy?

[*English*]

Ms. Wiebe: With regard to the comments you’ve made, I would simply offer that today we are talking about legislation that is proposing to create a new corporation to provide, in a more efficient and effective way, the essential services of aviation security screening at Canada’s airports. That is what the legislation is referring to today.

[*Translation*]

Senator Gagné: Thank you for your participation this morning. My question is for Mr. Stacey. There is a law called the Service Fees Act, which sets out the framework within which departments can recover costs for services provided to users. In the proposal — I’m talking about section 11 of part 4 — we’re talking about financial provisions, and in that context, if I understand correctly, it opens the door to much broader cost recovery opportunities. Am I right to believe that? I would like to hear your comments on that.

[*English*]

Mr. Stacey: Certainly. Currently, the pilotage authorities are responsible for different elements of the provision of the overall service, including providing the service itself, regulation, oversight, enforcement, licensing and certification.

Pilotage authorities are obligated to be financially self-sustaining. In other words, by way of the tariffs they charge to users, they’re covering the cost of all of those different activities in terms of the provision of the service. What will be different under the amended legislation is that certain aspects of that activity will be carried out by Transport Canada. Our intention is to maintain the same practice whereby users would continue to cover the costs of the provision of the service. They are the same

frais, à stimuler l’innovation et à accroître les services tout en maintenant un bilan de sécurité de calibre mondial.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Êtes-vous au courant de la décision qu’Aéroports de Montréal a prise récemment pour réduire ses frais? Savez-vous qui en a payé le prix? Le personnel. On a baissé les salaires du personnel de 30 p. 100. Quand je vois le salaire du directeur de l’aéroport de Québec, qui se situe entre 350 000 \$ et 400 000 \$, pour moi, c’est une honte. On a dit à des employés de Montréal : « Vous avez le choix d’accepter ou de partir. » Ce sont eux qui ont payé la note, ce sont les usagers et le personnel qui ont payé la note, soit les petits salariés. On ne cesse d’engraisser la bureaucratie. Je pense que, avec ce projet de loi, c’est aussi ce que nous allons faire. Est-il normal que ce soit les petits salariés dans les aéroports qui payent la note pour une bureaucratie qui ne cesse de grandir?

[*Traduction*]

Mme Wiebe : Pour ce qui est de vos commentaires, je dirai simplement que nous parlons aujourd’hui d’une mesure législative visant la création d’une nouvelle société chargée de fournir, de façon plus efficiente et plus efficace, les services essentiels de contrôle de sûreté aérienne dans les aéroports du Canada. Voilà l’objectif du projet de loi à l’étude aujourd’hui.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Merci de votre participation ce matin. Ma question s’adresse à M. Stacey. Il existe une loi qui s’appelle la Loi sur les frais de service, qui détermine le cadre à partir duquel les ministères peuvent recouvrer des coûts pour des services rendus aux utilisateurs. Dans la proposition — je parle de la section 11 de la partie 4 —, on parle de dispositions financières et, dans ce contexte, si je comprends bien, cela ouvre la porte à des possibilités de recouvrement de coûts beaucoup plus vastes. Ai-je raison de croire cela? J’aimerais avoir vos commentaires à ce sujet.

[*Traduction*]

M. Stacey : Certainement. Actuellement, les administrations de pilotage assurent la prestation des divers éléments du service, y compris la prestation du service lui-même, la réglementation, la surveillance, l’application de la loi, la délivrance de brevets et la certification.

Les administrations de pilotage sont tenues d’être financièrement autonomes. Autrement dit, les tarifs exigés aux utilisateurs servent à couvrir les coûts des diverses activités liées à la prestation du service. Après la modification de la loi, certains aspects relèveront de Transports Canada. Voilà la différence. Nous avons l’intention de maintenir la même pratique fondée sur le principe de l’utilisateur-payeur. Les gens paieront pour les mêmes services et activités qu’avant. On reconnaîtrait

services and activities that they were paying for before but we would take into account the fact that there would be a different entity that would be responsible for aspects of this. For that reason, there would be a payment made so that it would continue to be recovered from the users, but there would be a payment then made by the pilotage authorities to Transport Canada to cover off those same costs that are currently covered by the users.

[Translation]

Senator Gagné: Thank you.

[English]

Senator MacDonald: I'll also direct my question to Mr. Stacey. I'm concerned about the pilotage stuff. I don't quite understand why we're making the changes. I'd like some clarification.

There are a number of things mentioned here. You mentioned that to augment transparency and limit conflicts of interest, the act would prohibit pilotage users or suppliers of pilotage services from being on pilotage authorities' boards of directors. I'm curious why experienced pilots would be in a conflict of interest on a board of this nature? I don't quite understand it.

Mr. Stacey: There has been a long-standing practice where there was a representation by pilots, industry and the public of the six board members. Typically, on a board of directors for a Crown corporation, the fiduciary responsibility is to the entity itself.

It creates at least a perception of a conflict of interest and the possibility of a conflict of interest if individuals who are actually engaged in the service and benefit from the activity are actually on the board of directors. Again, there are other means by which expertise can be obtained to serve on a board of directors without necessarily having someone who would be a direct beneficiary of the decisions that would be made by that board.

Senator MacDonald: You talked about safety. The act currently creates a system in which each pilotage authority is responsible for both delivery and services, on the one hand, and regulating the pilotage requirements and enforcement on the other.

You mentioned the amendments that are coming forward that will make the system better. Why does it make it better by taking the authority and transferring it from the pilotage authority to the Minister of Transport? I'm not saying it doesn't. I'm just curious why it makes it better. How does it improve safety?

toutefois que certains aspects relèveraient d'une autre entité. Voilà pourquoi un paiement serait versé, mais le montant serait toujours recouvré auprès des utilisateurs. Cependant, les administrations de pilotage feraient ensuite un paiement à Transports Canada pour que le ministère puisse recouvrer les coûts actuellement payés par les utilisateurs.

[Français]

La sénatrice Gagné : Merci.

[Traduction]

Le sénateur MacDonald : Ma question est aussi pour M. Stacey. Les questions liées au pilotage me préoccupent. Je ne comprends pas très bien la raison d'être de ces changements et j'aimerais avoir des précisions.

Plusieurs points ont été soulevés. Vous avez indiqué que pour accroître la transparence et limiter les conflits d'intérêts, la loi interdirait aux utilisateurs ou aux fournisseurs de services de pilotage de siéger aux conseils d'administration des administrations de pilotage. Je me demande pourquoi des pilotes d'expérience qui siègeraient à un conseil d'administration de ce genre se trouveraient en conflit d'intérêts. Je ne comprends pas très bien.

M. Stacey : Le conseil d'administration est depuis longtemps formé de six membres représentant les pilotes, l'industrie et le public. Habituellement, au conseil d'administration d'une société d'État, la responsabilité fiduciaire incombe à l'entité elle-même.

La question de la perception de conflit d'intérêts et du risque de conflit d'intérêts se pose notamment lorsque des gens qui assurent la prestation du service et en tirent parti siègent au conseil d'administration. Encore une fois, il existe d'autres moyens d'accroître l'expertise au sein d'un conseil d'administration sans nécessairement faire appel à des gens qui pourraient tirer un avantage direct des décisions qui y seraient prises.

Le sénateur MacDonald : Vous avez parlé de sécurité. La loi crée actuellement un système dans lequel chaque administration de pilotage est à la fois responsable de la prestation et des services, d'une part, et de la définition, par règlement, des exigences en matière de pilotage et de leur application, d'autre part.

Vous avez mentionné les amendements qui ont été proposés pour améliorer le système. En quoi le transfert d'autorité de l'administration de pilotage au ministre des Transports constitue-t-il une amélioration? Je ne dis pas que ce n'est pas le cas. J'aimerais simplement savoir pourquoi c'est considéré comme une amélioration. En quoi la sécurité est-elle améliorée?

Mr. Stacey: Currently, you have a system whereby the same entity is responsible for providing a service, for regulating the service and enforcing it. It is a duplication of activities within the same entity.

What we are seeking to do is to clarify that the responsibility for that role will be within the Department of Transport or under the minister in the same way that would work in any other area of transportation.

In doing so, we can integrate the safety regime for pilotage within the larger marine safety and security system that the department has. We can also leverage, for example, the expertise in the department, including in the regions, the infrastructure, the knowledge of our inspectors and our overall system for marine safety and security.

I would note other aspects in terms of what these amendments bring about. There is a significant modernization of the enforcement regime within the act. Currently, that enforcement regime is effectively not strong, and again, it's administered by the pilotage authorities themselves.

As one example, right now the main means of enforcement is a summary conviction, which is very much a punitive measure. At the same time, that summary conviction can only carry a maximum fine of \$5,000. For a start, the disincentive is not particularly high, but also the incentive to even pursue a summary conviction is not particularly significant.

Amongst other changes, we're increasing the fines, and also bringing in the possibility of administrative monetary penalties. What that allows for is more of a focus on compliance as opposed to the punitive measure, which is a summary conviction. It also allows Transport Canada officials, for example, safety inspectors, to pursue and work with stakeholders and industry to bring them into compliance as opposed to going straight at a summary conviction or a punitive measure in the instance where there's a suspicion of inappropriate activity. There is a significant modernization of the enforcement mechanism or the enforcement regime.

Again, for circumstances that are urgent or unforeseen, there will be the ability of interim orders and direction. To encourage innovation, there will be the possibility of exemption orders. These are things that exist in other legislation but currently do not exist now under the Pilotage Act, as well as the possibility of court orders. For example, if there's an instance where someone has acted inappropriately, in the current act there's no ability for the court to actually prevent them from continuing to operate, even though they might have been found not to have acted appropriately.

M. Stacey : Actuellement, vous avez un système dans lequel la même entité est responsable de la prestation d'un service, de sa réglementation et de son application. Il s'agit d'une multiplication des fonctions au sein d'une même entité.

Notre objectif est de préciser que ce rôle incombera au ministère des Transports ou au ministre, comme pour tout autre secteur d'activités du domaine des transports.

Nous pouvons ainsi intégrer le régime de sécurité applicable au pilotage dans le système plus vaste de sécurité et de sûreté maritimes du ministère. Nous pouvons également tirer parti, par exemple, de l'expertise du ministère, notamment dans les régions, de l'infrastructure, des connaissances de nos inspecteurs et de l'ensemble de notre système de sécurité et de sûreté maritimes.

J'aimerais souligner d'autres aspects quant à la portée de ces amendements. Le régime d'application de la loi fait l'objet d'une importante modernisation, car actuellement, ce régime n'est pas solide et, encore une fois, il relève des administrations de pilotage elles-mêmes.

À titre d'exemple, à l'heure actuelle, le principal outil d'application est la déclaration de culpabilité par procédure sommaire, une mesure essentiellement punitive. En outre, l'amende maximale qui y est assortie est de 5 000 \$. D'abord, le caractère dissuasif n'est pas particulièrement fort, mais la motivation à chercher à obtenir une déclaration de culpabilité par procédure sommaire n'est pas particulièrement importante non plus.

Parmi les autres changements, notons l'augmentation du montant des amendes et l'ajout de la possibilité de sanctions administratives pécuniaires. Cela nous permet d'insister davantage sur la conformité plutôt que sur la mesure punitive, c'est-à-dire la déclaration de culpabilité par procédure sommaire. Cela permet aussi aux fonctionnaires de Transports Canada, comme les inspecteurs de la sécurité, de travailler avec les acteurs et l'industrie pour les amener à se conformer à la loi plutôt que d'opter immédiatement pour la déclaration de culpabilité par procédure sommaire ou une mesure punitive dans les cas où l'on soupçonne une activité inappropriée. Il s'agit d'une importante modernisation du mécanisme ou du régime d'application.

Je répète que des arrêtés et des directives d'urgence pourront être pris en cas d'urgence ou d'imprévu. Des arrêtés de dispense pourront être émis pour favoriser l'innovation. De telles mesures existent dans d'autres lois, mais ne sont pas dans la version actuelle de la Loi sur le pilotage. Il en va de même pour l'émission d'ordonnances judiciaires. Par exemple, dans un cas où une personne a agi de façon inappropriée, la loi actuelle ne permet pas au tribunal de l'empêcher de poursuivre ses activités, même s'il pourrait être établi qu'elle n'a pas agi de façon inappropriée.

This basically means a significant modernization which will bring the pilotage regime in line with what's happening in, I would say, transport safety writ large, but also in the rest of the marine safety and security world. It will allow the pilotage authorities to focus very much on their regional role and the provision of services and allow the department to focus on the question of oversight and regulations.

Senator MacDonald: What had the response been from pilotage authorities around the country? Are they on board? Do they like the new approach?

Mr. Stacey: We've discussed it with the pilotage authorities. I don't think I could speak for them.

Senator MacDonald: Are they supportive or unsupportive?

Mr. Stacey: I have not heard them being unsupportive. The wider approach, I have not heard that they are unsupportive.

The Chair: Ms. Wiebe, whose initiative was it? Was it the government's or the airlines' and airports' initiative to transfer security from CATSA to a non-profit corporation?

Ms. Wiebe: The airlines and airports had been indicating their concern to the government and Transport Canada for a number of years. They were focused primarily on the service standards for CATSA, which had been declining, but, as we discussed earlier, they were also expressing concern about client service. They were anxious that the government take an approach that would address those concerns.

It is the government's initiative based on our consultations with industry, on our analysis and detailed review of the NAV Canada experience where the government brought forward the proposal, as outlined in this legislation, to create a new not-for-profit corporation.

The Chair: How is CATSA funded?

Ms. Wiebe: CATSA is currently funded as are all government entities. I think you're aware CATSA is a Crown corporation through government appropriations.

The Chair: Does the government charge? Is there a charge to passengers at the airport for security screening?

Ms. Wiebe: When CATSA was created in 2002, the government also created the Air Travellers Security Charge to fund the operations of CATSA as well as a few other aviation

Il s'agit essentiellement d'une modernisation importante qui permettra d'harmoniser le régime de pilotage aux pratiques qui ont cours, je dirais, dans le domaine de la sécurité des transports en général, mais aussi dans tous les autres contextes de la sécurité et de la sûreté maritimes. Les administrations de pilotage pourront ainsi se concentrer sur leur rôle à l'échelle régionale et sur la prestation des services. Quant au ministère, il pourra se concentrer sur la surveillance et la réglementation.

Le sénateur MacDonald : Quelle a été la réaction des administrations de pilotage du pays? Sont-elles favorables à cela? La nouvelle approche leur convient-elle?

M. Stacey : Nous en avons discuté avec leurs responsables. Je ne pense pas pouvoir parler en leur nom.

Le sénateur MacDonald : Sont-ils favorables ou non?

M. Stacey : Je n'ai pas entendu dire qu'ils sont contre. Je parle de l'approche plus large; à ma connaissance, ils ne sont pas contre.

Le président : Madame Wiebe, qui est à l'origine de cela? L'idée de transférer la responsabilité de la sécurité de l'ACSTA à une société sans but lucratif est-elle une initiative du gouvernement ou des compagnies aériennes et des aéroports?

Mme Wiebe : Les compagnies aériennes et les aéroports ont exprimé leurs préoccupations au gouvernement et à Transports Canada pendant un certain nombre d'années. Ces préoccupations portaient principalement sur les normes de service de l'ACSTA, qui étaient moins rigoureuses, mais, comme nous l'avons déjà indiqué, le service à la clientèle a aussi suscité des préoccupations. L'industrie avait hâte que le gouvernement adopte une approche qui répondrait à ces préoccupations.

C'est une initiative du gouvernement lancée dans la foulée de nos consultations avec l'industrie, de notre analyse et de notre examen détaillé de l'expérience de NAV Canada. Cela a mené le gouvernement à la proposer, par l'intermédiaire de cette mesure législative, la création d'une nouvelle société sans but lucratif.

Le président : Quel est le mode de financement de l'ACSTA?

Mme Wiebe : À l'heure actuelle, l'ACSTA est financée de la même façon que toutes les autres entités publiques. Comme vous le savez sans doute, l'ACSTA est une société d'État et elle est financée par des crédits gouvernementaux.

Le président : Le gouvernement impose-t-il des frais? Les passagers paient-ils des frais pour les contrôles de sûreté dans les aéroports?

Mme Wiebe : Lorsque l'ACSTA a été mise sur pied en 2002, le gouvernement a aussi créé le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien dans le but de financer les activités

security measures, including some aviation security resources for Transport Canada.

The Air Travellers Security Charge flows into the Consolidated Revenue Fund out of which the appropriations for CATSA flow.

The Chair: The reporting of the costs of the operation are public?

Ms. Wiebe: Of CATSA's operations, yes.

The Chair: Do they show up in estimates? Is that the way they show up?

Ms. Wiebe: That is correct.

The Chair: What happens now? How will that non-profit be funded?

All I'm getting at is that these people are buying the security company. They are private companies plus, supposedly, non-profit airports. They're buying this. They will want a return on investment, I would think.

Will the government still have this security screening charge? What will happen here?

Ms. Wiebe: Assuming that this legislation receives Royal Assent — again, once the negotiations are completed — once the new corporation is set up, it would establish its own service charges to fund its own operations separate from government.

The Chair: The government won't have to fund it anymore, right?

Ms. Wiebe: That is correct.

The Chair: They will fund it themselves. How will that be reported? How will the public find out the cost of security?

Ms. Wiebe: First, whenever the new corporation would implement an initiative to either create new or increase service charges, they would have to file a public notice for the public to be aware of what they are proposing to do and why they are proposing to do it, their rationale. This is where I mentioned earlier the public would be aware of that.

If they had concerns around the approach being taken by the new corporation or whether the approach is not consistent with the charging principles, they could file an objection with the Canadian Transportation Agency. It would then review that charge.

de l'ACSTA et quelques autres mesures de sûreté aérienne, y compris des ressources pour Transports Canada.

Le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien est versé dans le Trésor, d'où sont puisés les crédits gouvernementaux octroyés à l'ACSTA.

Le président : Les coûts de fonctionnement de l'ACSTA sont-ils rendus publics?

Mme Wiebe : Oui, ils le sont.

Le président : Sont-ils inclus dans le budget? Est-ce ainsi qu'ils sont rendus publics?

Mme Wiebe : Oui.

Le président : Qu'arrivera-t-il maintenant? Comment la société sans but lucratif sera-t-elle financée?

Voici où je veux en venir : l'organisation chargée de la sûreté sera achetée par des entreprises privées et des aéroports soi-disant sans but lucratif. Ce sont eux qui achèteront l'organisation, et je présume qu'ils voudront que leur investissement génère des profits.

Le gouvernement imposera-t-il toujours des frais pour les contrôles de sûreté? Comment cela fonctionnera-t-il?

Mme Wiebe : Si le projet de loi reçoit la sanction royale — je le répète, une fois les négociations terminées —, lorsque la nouvelle société sera mise sur pied, elle établira ses propres frais de service dans le but de financer elle-même ses activités, indépendamment du gouvernement.

Le président : Le gouvernement n'aura plus besoin de la financer, c'est bien cela?

Mme Wiebe : C'est exact.

Le président : Elle financera elle-même ses activités. Comment en rendra-t-elle compte? Comment la population connaîtra-t-elle les coûts liés à la sûreté?

Mme Wiebe : D'abord, chaque fois que la nouvelle société lancera une initiative visant à créer de nouveaux frais de service ou à les augmenter, il faudra qu'elle publie un avis pour informer la population de son projet et de ses motifs. Comme je l'ai dit plus tôt, c'est ainsi que la population sera mise au courant.

Si une personne a des préoccupations par rapport à l'approche adoptée par la nouvelle société ou à la conformité de cette approche avec les principes directeurs relatifs à l'imputation des frais, elle pourra déposer un avis d'opposition auprès de l'Office des transports du Canada, qui procédera à un examen.

The Chair: The fee that's charged at the airport for security, does that surpass the amount that it costs to actually provide the security?

Ms. Wiebe: The Air Travellers Security Charge is charged by the airlines, and it appears on your ticket. Whenever you buy a ticket to fly somewhere, you see that charge. The airlines then remit that to the government and, as I mentioned, that flows into the Consolidated Revenue Fund.

The amount of revenue acquired by the government through the collection of the Air Travellers Security Charge has, at times, been in excess of the cost of CATSA's operations as well as the other requirements with regard to aviation security resources, as I mentioned earlier.

The Chair: When you say "at times," do you mean every year? Is there a profit every year by the government on security?

Ms. Wiebe: There has been a certain surplus that the government has experienced over the years that CATSA has been operating.

The Chair: Approximately how much?

Ms. Wiebe: I don't have the exact numbers in front of me, but since 2002, an estimate would be around \$186 million.

The Chair: That's interesting.

Senator Galvez: At the beginning, it seemed very confusing, but after questions, the picture appears clearer. There are still so many questions.

There is a contradiction. On the one hand, we are saying it has to be more efficient and take into consideration the modernization and the new needs, but I agree with Senator Boisvenu and the line of questions from the chair: This bill doesn't create your new corporation; it doesn't create it. Somebody is going to create it eventually, and you are hoping that it's going to be after negotiations between the government, the airlines and airports. How can you ensure that this is going to be more efficient and less costly for clients and users? To me, it appears that it will be an opportunity to increase everything and therefore be more expensive.

I want to know what the basis is in saying that this is more efficient and that it will end up in a better situation than what we have now. Of course, there is a need for modernization and digitalization. Apart from that, where is the substance? What are the real arguments?

Ms. Wiebe: I think you can imagine that this is something we've debated quite significantly in the development of this proposal.

Le président : Le droit imposé pour la sûreté à l'aéroport est-il supérieur à ce qu'il en coûte réellement pour assurer la sécurité?

Mme Wiebe : Ce sont les compagnies aériennes qui facturent le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, et il figure sur votre billet. Chaque fois que vous achetez un billet d'avion, le coût est inscrit sur votre billet. Les compagnies aériennes remettent ensuite cet argent au gouvernement et, je le répète, le gouvernement le verse dans le Trésor.

Il arrive parfois que les recettes touchées par le gouvernement avec le recouvrement du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien dépassent le coût de fonctionnement de l'ACSTA et des autres exigences relatives à la sûreté aérienne dont j'ai parlé tout à l'heure.

Le président : Par « parfois », voulez-vous dire chaque année? Le gouvernement réalise-t-il un profit chaque année sur les activités liées à la sûreté?

Mme Wiebe : Depuis la création de l'ACSTA, le gouvernement a accumulé un certain surplus.

Le président : À combien s'élève-t-il environ?

Mme Wiebe : Je n'ai pas les données exactes en main, mais depuis 2002, je dirais qu'il a dû monter à environ 186 millions de dollars.

Le président : C'est intéressant.

La sénatrice Galvez : Au départ, c'était très difficile à comprendre, mais vos réponses ont élucidé beaucoup de choses. Toutefois, les questions demeurent nombreuses.

Il y a une contradiction. D'un côté, on dit qu'il faut augmenter l'efficacité et prendre en considération la modernisation et les nouveaux besoins. Or, de l'autre côté, je suis d'accord avec le sénateur Boisvenu et le président : le projet de loi ne crée pas la nouvelle société. Quelqu'un finira par la mettre sur pied, et vous espérez que ce sera à la suite de négociations entre le gouvernement, les compagnies aériennes et les aéroports. Toutefois, comment pouvez-vous garantir que la nouvelle structure sera plus efficace et moins coûteuse que l'ancienne pour les clients et les usagers? À mes yeux, ce sera une occasion d'augmenter les frais, ce qui rendra le tout plus coûteux.

Je veux savoir sur quoi vous vous fondez pour déclarer que la nouvelle approche sera plus efficace que l'ancienne et qu'elle mènera à une amélioration de la situation. Bien sûr, la modernisation et la numérisation sont essentielles, mais à part cela, où est le fondement? Quels sont les vrais arguments?

Mme Wiebe : Comme vous pouvez sûrement l'imaginer, nous avons eu de grandes discussions à ce sujet en élaborant la proposition.

First, I would refer again to the experience that we have with regard to the creation of NAV Canada. I've repeated this a few times, but it is the best example of why the government is seeking to pursue this particular model.

We essentially took the same approach with the provision of the government's air navigation services in the mid-1990s. We determined that the government was falling behind in terms of technological advances and funding was not keeping pace. We and the industry were concerned with regard to the future of the provision of air navigation services. This was where the government of the day made the decision to sell the assets of the air navigation services to industry, at that point represented by Canada's airlines.

They did exactly what I'm proposing to you today: The industry created a not-for-profit corporation, which became NAV Canada. They bought the assets from government that represented the assets required to provide those services. They have managed that corporation since 1996 in terms of the provision of Canada's air navigation services.

It is my view and the view of my colleagues that this has been a significant success. They have managed Canada's air navigation services very effectively. They have reduced charges and have increased service while maintaining a world-class safety record.

I would also point out that NAV Canada went through the challenges of the terrible events of September 11 and the challenges of the SARS crisis. Throughout that entire time, they did not once approach the government in terms of financial support. Canada's airlines and airports did.

This is why I keep referring to this recipe of NAV Canada as a success and model we wanted to replicate in terms of the provision of aviation security screening at Canada's airports.

Then in terms of how I think this applies to this particular circumstance of aviation security screening, my vision for this new corporation is that this corporation will be self-funded — and we've talked about that. They will no longer have to go through government appropriations to gain funding. They will be able to adjust their operations in a more flexible way to adapt or adjust to fluctuations in passenger volumes, which have been increasing by 7 per cent every year to address any new and evolving security requirements the government will require.

They will be able to do long-term planning in terms of how to manage their operations. They will also have that important private-sector perspective that will be brought to bear by the new

D'abord, je mentionnerais à nouveau l'expérience que nous avons vécue avec la création de NAV Canada. J'en ai déjà parlé à quelques reprises, mais c'est l'exemple qui montre le mieux pourquoi le gouvernement vise ce modèle précis.

Nous avons utilisé presque exactement la même approche pour la prestation des services de navigation aérienne du gouvernement au milieu des années 1990. Nous avons constaté que le gouvernement accusait un retard sur le plan de la technologie et que le financement était inadéquat. L'industrie et nous avons des préoccupations par rapport à l'avenir de la prestation des services de navigation aérienne. C'est à ce moment-là que le gouvernement en place a pris la décision de vendre les actifs des services de navigation aérienne à l'industrie, qui était représentée à l'époque par les compagnies aériennes canadiennes.

L'industrie a fait exactement ce que je vous propose aujourd'hui : elle a créé une société sans but lucratif, qui est devenue NAV Canada. Le gouvernement lui a vendu les actifs nécessaires à la prestation des services. L'industrie gère cette société et fournit les services de navigation aérienne depuis 1996.

À mes yeux et aux yeux de mes collègues, cette entreprise a été un grand succès. NAV Canada gère très efficacement les services de navigation aérienne. Elle a réduit les coûts et augmenté les services, tout en maintenant un bilan en matière de sécurité de calibre mondial.

Je souligne également que NAV Canada a dû affronter les défis posés par les terribles événements du 11 septembre et la crise du SRAS. Jamais durant toute cette période elle ne s'est tournée vers le gouvernement pour lui demander du soutien financier. On ne peut pas dire la même chose des compagnies aériennes et des aéroports du Canada.

C'est pour cette raison que je donne toujours l'exemple de la réussite de NAV Canada et que je répète sans cesse qu'il s'agit du modèle que nous voulions reproduire pour la prestation des services de contrôle de sûreté aérienne dans les aéroports canadiens.

Maintenant, comment ce modèle peut-il être appliqué aux services de contrôle de sûreté aérienne? Ma vision de la nouvelle société, c'est qu'elle sera autofinancée — nous en avons déjà parlé. Elle n'aura plus à passer par les crédits gouvernementaux pour obtenir des fonds. Elle aura une plus grande flexibilité, ce qui lui permettra d'adapter ses activités en fonction des variations du nombre de passagers, qui a tendance à augmenter de 7 p. 100 par année, et de l'évolution des exigences du gouvernement en matière de sécurité.

De plus, elle sera en mesure de faire de la planification à long terme relativement à la gestion de ses activités. Aussi, le nouveau conseil d'administration offrira la perspective du

board of directors of this corporation, which I would suggest CATSA does not currently have.

Again, given the example of NAV Canada and given the opportunities that are before us today in terms of aviation security screening at Canada's airports, I again take the position that this is a framework that will greatly enhance the passenger experiences, especially for those of us who travel so frequently and go through this service on a regular basis.

Senator Galvez: Thank you.

Senator Dasko: I think most of my questions have been answered. To follow up on this line of questioning that we've just heard. I am understanding that you're expecting both an improvement in security and a lowering of costs with respect to the new arrangements. That's just a basic question I have.

It's very interesting to understand the motivations behind the change, because it seems like a significant change; it's not just tinkering or admin changes but significant changes. You mentioned earlier that there were security concerns with the current previous arrangements. Can you elaborate what those concerns might be?

Also, with respect to costs, are we actually expecting the costs of these operations to go down under the new arrangements? Obviously, you've just mentioned that profit was made. You're creating a not-for-profit organization, so obviously they cannot generate profit.

Ms. Wiebe: That's correct.

Senator Dasko: Am I understanding that the costs of the operation will go down?

My questions are about the security concerns you mentioned earlier and the expectation of better security and lower costs. Thank you.

Ms. Wiebe: First, with regard to security, just to clarify: When I referred to security earlier, I wanted to reassure and reinforce with this committee that we do not expect security to change. The authority will continue to rest with the Minister of Transport under the Aviation Security Regulations. The oversight of those regulations will continue to remain with the department in terms of ongoing review of this new corporation's operations. From that perspective, it is not my expectation that security would get better; it is my expectation that security would remain as it is now in terms of a high-functioning security organization.

With regard to costs, again, if you refer back and if you believe my review of the experience of NAV Canada, NAV Canada was able to over time find efficiencies and reduce costs. This new corporation — if this legislation receives Royal Assent and we are able to complete the negotiations — if it's able to

secteur privé, un facteur important qui manque actuellement à l'ACSTA.

À la lumière de l'exemple de NAV Canada et des possibilités qui s'offrent à nous au chapitre des services de contrôle de sûreté dans les aéroports du Canada, je répète qu'à mon avis, le cadre proposé améliorera considérablement l'expérience des passagers, surtout pour ceux d'entre nous qui voyagent très souvent et qui ont régulièrement recours à ces services.

La sénatrice Galvez : Je vous remercie.

La sénatrice Dasko : Je pense que vous avez répondu à la majorité de mes questions. Pour continuer dans le même ordre d'idées, si je comprends bien, vous vous attendez à ce que la nouvelle structure entraîne à la fois une amélioration de la sécurité et une baisse des coûts. C'est juste une question générale que je me pose.

C'est très intéressant de comprendre les motifs du changement, qui semble être un changement important, et non de simples modifications administratives ou des modifications mineures. Vous avez dit tout à l'heure que la structure actuelle posait des problèmes de sécurité. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

Aussi, en ce qui a trait aux coûts, vous attendez-vous réellement à ce que la nouvelle structure entraîne une baisse des coûts de fonctionnement? Vous venez de dire qu'il y avait eu des profits. Vous allez créer un organisme sans but lucratif; évidemment, il ne pourra pas générer de profits.

Mme Wiebe : C'est exact.

La sénatrice Dasko : Dois-je bel et bien comprendre que les coûts de fonctionnement diminueront?

Mes questions concernent les problèmes de sécurité que vous avez mentionnés, ainsi que les attentes relatives à l'amélioration de la sécurité et à la baisse des coûts. Merci.

Mme Wiebe : D'abord, au sujet de la sécurité, je tiens à préciser que mon but tout à l'heure était d'assurer au comité que nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait des changements sur ce plan. Le ministre des Transports continuera à être responsable de la sécurité en vertu du Règlement canadien sur la sûreté aérienne, et l'examen de la réglementation et des activités de la nouvelle société relèvera toujours du ministère. De ce point de vue, je ne m'attends pas à ce que la sécurité soit améliorée; je m'attends à ce qu'elle demeure au haut niveau actuellement assuré par l'organisme voué à la sécurité.

En ce qui a trait aux coûts, si vous prenez l'exemple de NAV Canada et si vous croyez le bilan que j'en ai fait, avec le temps, NAV Canada a réussi à réaliser des gains d'efficacité et à réduire les coûts. Si la nouvelle société — à condition, bien sûr, que le projet de loi reçoive la sanction royale et que nous

undertake those elements that I just referred to in terms of long-term planning, more of a focus on innovation and looking for those efficiencies — again, bringing that private sector perspective to the corporation. This is where I would suggest to you that, over time, this corporation could, as NAV Canada did, bring those costs down.

Senator Dasko: Thank you.

[*Translation*]

Senator Gagné: Ms. Wiebe, what about safety in terms of the experience of the passenger, the traveller? What about the issue of official languages in the context of a transfer of responsibilities from this company to a private company? How can we ensure that services will be offered in both official languages, given that, with the Canadian Air Transport Security Authority, services are already quite limited, as well as their quality?

Ms. Wiebe: Thank you for the question.

[*English*]

As I mentioned, the legislation that is before you today explicitly obliges the new corporations to be subject to the Official Languages Act. This then means that Canada's Official Languages Commissioner will continue to have oversight over the ability of this corporation to achieve the outcome that is expected as a result of its legislative obligations.

[*Translation*]

Senator Gagné: Can you assure me of that? Publicly, can you repeat it, so that we can find this twice on the record?

[*English*]

Ms. Wiebe: To be clear, the legislation clearly obliges the new corporation to be subject to the Official Languages Act. As such, it will be subject to review by the Official Languages Commissioner.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I would like to specify, Ms. Wiebe, that my comments this morning were not directed at you. I was simply expressing my opinion that the one who should be here with us is Mr. Garneau, Canada's Minister of Transport. This bill represents a very important political decision that will have an impact on users and staff in the future.

A non-profit organization aims to avoid making a profit; however, there is also a trend to reduce wages to a level below the private sector. Aéroports de Montréal has asked staff to agree

arrivions à conclure les négociations — se donne les objectifs que je viens de mentionner, soit la planification à long terme, la priorisation de l'innovation et la recherche de gains d'efficience, tout en incluant la perspective du secteur privé, selon moi, c'est ainsi qu'avec le temps, elle réussira, comme NAV Canada, à réduire les coûts de fonctionnement.

La sénatrice Dasko : Je vous remercie.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Madame Wiebe, qu'en est-il de la sécurité pour ce qui est de l'expérience du passager, du voyageur? Qu'en est-il de la question des langues officielles dans le contexte d'un transfert des responsabilités de cette société à une compagnie privée? Comment s'assurer que les services seront offerts dans les deux langues officielles, compte tenu du fait que, déjà, avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, les services sont assez limités, ainsi que leur qualité?

Mme Wiebe : Je vous remercie de cette question.

[*Traduction*]

Comme je l'ai déjà dit, le projet de loi dont vous êtes saisis stipule explicitement que la nouvelle société sera assujettie à la Loi sur les langues officielles. Cela signifie que le commissaire aux langues officielles du Canada continuera à exercer une fonction de surveillance sur la capacité de la société à atteindre les résultats attendus aux termes de la loi.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Pouvez-vous me l'assurer? Publiquement, pouvez-vous le répéter, afin qu'on retrouve cela à deux reprises dans le compte rendu?

[*Traduction*]

Mme Wiebe : Je le répète, le projet de loi stipule clairement que la nouvelle société sera assujettie à la Loi sur les langues officielles. Elle pourra donc être soumise à un examen du commissaire aux langues officielles.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : J'aimerais spécifier, madame Wiebe, que mes commentaires de ce matin ne vous visaient pas. J'exprimais tout simplement mon opinion, à savoir que celui qui devrait être ici, avec nous, c'est M. Garneau, ministre des Transports du Canada. Ce projet de loi représente une décision politique très importante qui aura un impact à l'avenir sur les usagers et le personnel.

Un organisme à but non lucratif a pour objectif de ne pas faire de profits; cependant, la tendance va également dans le sens de réduire les salaires à un niveau inférieur au secteur privé.

to a wage cut. The Minister of Transport has refused to intervene in this conflict.

Under these new measures, do you provide a safety net for employees if these new organizations want to reduce their costs by lowering employee salaries? Will the minister have an obligation to intervene in the event of a conflict, or will he just throw a ball up in the air and hope it will roll well afterwards?

My concern is that often, once the actions have been taken, if there are repercussions for the staff in the field, there is no one in the political arena who wants to intervene.

Moreover, when it comes to the salaries of security personnel, if their income is not interesting enough, they will be tempted to round up their monthly income in a different way. We have observed that this makes it easier for organized crime to infiltrate. The people who are responsible for security, issuing passes and baggage handlers work in a critical area of the airport. If staff salaries are undercut without arbitration mechanisms, it is a bad decision. The Minister of Transport should come and explain to us how he plans to manage this, in order to minimize the impact on staff, users and carriers.

[English]

The Chair: Would you like to make a comment?

Ms. Wiebe: Certainly. Respectfully, I would disagree that it is automatic that employees of a not-for-profit are paid less than for-profit entities. I think it depends on the skill sets that are required and what it costs for that corporation to acquire those skill sets.

With regard to the specifics of how this corporation will be set up for its human resources and its salaries, that is something that will be subject to the negotiations between the government and industry in terms of the set-up of the new corporation. At this point in time, respectfully, I would decline to refer to those issues.

[Translation]

Senator Boisvenu: Did you know that in Montreal, a non-profit organization decided to subcontract, and wages were reduced by 30%? If this is repeated at other airports, will the minister commit to taking action so that staff do not have to pay the price? My question is clear: will the minister intervene, or wash his hands of it, and let the staff deal with the drama on their own?

Aéroports de Montréal a demandé au personnel de soustraire un certain pourcentage du montant de leur salaire. Le ministre des Transports a refusé d'intervenir dans ce conflit.

En vertu de ces nouvelles mesures, prévoyez-vous un filet de sécurité pour les employés si ces nouvelles organisations veulent réduire leurs frais en baissant les salaires des employés? Le ministre aura-t-il l'obligation d'intervenir en cas de conflit, ou ne fera-t-il qu'envoyer une balle en l'air en espérant qu'elle roule bien par la suite?

Mon inquiétude, c'est que, souvent, une fois que les gestes ont été posés, s'il y a des répercussions pour le personnel sur le terrain, il n'y a plus personne dans le domaine politique qui veut intervenir.

De plus, lorsqu'on touche aux salaires du personnel de la sécurité, si leurs revenus ne sont pas assez intéressants, ils seront tentés d'arrondir leurs fins de mois de manière différente. Nous avons observé que le crime organisé peut ainsi s'infiltrer plus facilement. Les gens qui s'occupent de la sécurité, de l'émission des laissez-passer et les bagagistes travaillent dans un secteur névralgique de l'aéroport. Si on s'attaque aux salaires du personnel sans prévoir de mécanismes d'arbitrage, c'est une mauvaise décision. Le ministre des Transports devrait venir nous expliquer de quelle façon il envisage de gérer cela, afin de minimiser les impacts sur le personnel, les usagers et les transporteurs.

[Traduction]

Le président : Voulez-vous répondre?

Mme Wiebe : Certainement. Sauf votre respect, je ne suis pas d'accord avec vous sur le fait que les employés d'organisations sans but lucratif reçoivent automatiquement un salaire inférieur à celui des employés d'entreprises à but lucratif. À mon avis, tout dépend des compétences requises et de ce qu'il en coûte à l'organisation pour acquérir ces compétences.

En ce qui touche les détails entourant les ressources humaines et les salaires, ces questions seront examinées dans le cadre des négociations entre le gouvernement et l'industrie au sujet de la création de la nouvelle société. À ce point-ci, sauf votre respect, je préfère ne pas en parler.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Savez-vous que, à Montréal, une organisation à but non lucratif a décidé de se tourner vers la sous-traitance, et a ainsi réduit les salaires de 30 p. 100? Si cela se répète dans d'autres aéroports, le ministre s'engage-t-il à intervenir, afin que le personnel n'ait pas à en payer le prix? Ma question est claire : le ministre interviendra-t-il ou s'en lavera-t-il les mains, et laissera-t-il le personnel se débrouiller tout seul avec son drame?

Ms. Wiebe: Thank you for the question.

[English]

With regard to Canada's airports and airport authorities, the government made a decision in the mid-1990s, around the same time NAV Canada was created, to put the management of Canada's airports in the hands of airport authorities. These are not-for-profit corporations, as the senator mentioned.

This is where the government made the decision that the management of Canada's airports would be in the hands of these authorities, and it would be up to them to undertake the day-to-day operations. Although there are some concerns with individual airports, I would suggest that deregulation was a success. If you take a look at Canada's airports today and you think about what they were before the government transferred them over to airport authorities, the contrast is quite stark. You see world-class airports that are now in Canada serving not only Canadians but international passengers.

I even refer to Billy Bishop Airport on Toronto Island. You have Pearson Airport and you have Vancouver. These are all airports that are, as I mentioned earlier, renowned globally for the type of service they provide and the infrastructure they have implemented to serve the traveller.

Senator Dawson: I totally agree with you. For those who have been following the industry for a long time, the privatization of the airports was a great success compared to the other option.

I think there is some confusion about airport employees and CATSA employees, but I'm not here on a pedagogical level. I would like to know: Is there a timetable? Because you have all these nice objectives, but I did not hear any timetable about how much time you want to take to do this. Again, I want to clarify. CATSA, because there was no transparency, we never knew how much money it gave to the government. One thing is clear: They were a profit-generating organization for the government. They were a source of income for the government, not a source of expenses. Again, the consumer is the one who is paying.

I'm repeating again: I want to be sure the consumers and the clients will have more influence in the future than they had in the recent past. I agree that Quebec is the exception. I think it's a little bit embarrassing. I'm from Quebec, but it is probably the most embarrassing of the 26 national airports. How do we assure ourselves that you will put the clients' needs in the process of the board? When you talk airlines and airports, you're not talking clients. You're talking users. You're talking operators. I want to hear about what you will be doing for the consumer and the timetable.

Mme Wiebe : Je vous remercie de la question.

[Traduction]

Au milieu des années 1990, soit à peu près en même temps que NAV Canada a été créée, le gouvernement a décidé de confier la gestion des aéroports canadiens aux administrations aéroportuaires, qui sont des organisations sans but lucratif, comme le sénateur l'a dit.

C'est à ce moment-là que le gouvernement a pris la décision de confier la gestion des aéroports canadiens à ces administrations; ce serait donc elles qui s'occuperaient des activités quotidiennes. C'est vrai qu'il y a des problèmes dans certains aéroports; néanmoins, dans l'ensemble, la déréglementation a été un succès. Les aéroports canadiens d'aujourd'hui contrastent vivement avec ce qu'ils étaient avant que le gouvernement en transfère l'autorité aux administrations aéroportuaires. Le Canada a maintenant des aéroports de calibre mondial qui accueillent non seulement des Canadiens, mais aussi des passagers internationaux.

Prenez l'exemple de l'aéroport Billy Bishop, qui est situé sur une des îles de Toronto. Pensez aussi à l'aéroport Pearson et à celui de Vancouver. Comme je l'ai déjà dit, tous ces aéroports sont reconnus partout dans le monde pour les types de services qu'ils offrent et pour la qualité des infrastructures qu'ils ont mises en place à l'intention des voyageurs.

Le sénateur Dawson : Je suis tout à fait d'accord avec vous. Ceux qui suivent l'évolution de l'industrie depuis longtemps savent que la privatisation des aéroports représente un grand succès comparativement au modèle précédent.

Je pense qu'on confond parfois les employés de l'aéroport et ceux de l'ACSTA, mais je ne suis pas ici à titre de pédagogue. Ce que je veux savoir, c'est s'il y a un échéancier. Vous avez de nombreux objectifs valables, mais vous n'avez rien dit au sujet d'un échéancier et du temps que vous voulez prendre pour les atteindre. Je tiens à préciser encore une fois : puisqu'il n'y avait pas de transparence, nous ne savions jamais combien d'argent l'ACSTA versait au gouvernement. Toutefois, une chose est claire : elle a généré des profits pour le gouvernement. Elle était une source de revenus et non de dépenses. C'est le consommateur qui payait.

Je le répète encore une fois : je veux être certain que l'influence des consommateurs et des clients sera plus grande à l'avenir qu'elle ne l'était récemment. Je crois moi aussi que le Québec est l'exception. Je trouve cela un peu gênant. Je viens de Québec, et c'est probablement le plus gênant des 26 aéroports nationaux. Comment pouvons-nous nous assurer que le conseil d'administration tiendra compte des besoins des clients? Lorsque vous parlez des compagnies aériennes et des aéroports, vous ne parlez pas des clients, mais des usagers et des exploitants. Je veux savoir ce que vous allez faire pour les consommateurs et je veux connaître l'échéancier.

Ms. Wiebe: First, with regard to the timetable, we've set a fairly aggressive timetable for planning purposes. It is the government's aspiration to complete the negotiations and have the new corporation established, set up and to begin providing services as a not-for-profit corporation by April 1, 2020. There would then be a transition year during which the government would fund this new corporation while it sets itself up and begins to prepare itself to levy and collect its own service charges. It is our aspiration that by April 1, 2021, the new corporation would be set up, charging its own fees, and independent, inclusive financially, from the government.

I think you'll find some of the airlines will talk about how they find this timeline quite aggressive, but we think it is an appropriate and achievable timeline.

With regard to your concerns about the traveller, again I want to reassure you that it is a constant theme for us. We'll be speaking about this during the negotiations in terms of the set-up of the membership classes and the board of directors. I don't want to go too far into this in terms of, again, as I mentioned earlier, there are some issues that will be subject to negotiations. The government is committed to ensuring that the traveller perspective is represented at the board.

Senator Dawson: I have one final question. Senator Tkachuk and I have been on this committee long enough to know that we've gone from not CATSA to CATSA, from CATSA to something else. When they went from government to CATSA, they got separation pay for leaving their government status and raises when they went to CATSA.

We never knew how much they got because it's never been transparent. Now they will be leaving CATSA to go to a not-for-profit organization. I want to be sure. I know some of them have done the transition and will be doing it again. There has to be some kind of oversight of how much of that you will not tolerate. It was a bad example to give in the past. I don't want us to do it again in the future.

Ms. Wiebe: In terms of the compensation for any individuals that would go from CATSA to this new corporation, it will also be subject to the negotiations between government and industry. We are seeking to ensure job security while I'm sure the corporation will want to make sure they have appropriate compensation measures for these new individuals.

The Chair: May I ask a policy question on the NEXUS card? I'm asking this as a senator, but also as a traveller. When I travel to the States and I go to global entry, they send you to global entry, which is a separate line. When I get into security, I probably do half of what the regular customer would have to go through. In other words, I can wear shoes, I don't have to take off my jacket, I don't have to remove my computer from my bag; there's a whole list of things, and zip, zip, you're through.

Mme Wiebe : D'abord, nous avons établi un échéancier assez serré aux fins de la planification. L'objectif du gouvernement est que les négociations soient terminées, que la nouvelle société sans but lucratif soit mise en place et qu'elle commence à offrir ses services d'ici au 1^{er} avril 2020. Il y aura ensuite une année de transition durant laquelle le gouvernement financera la nouvelle société le temps qu'elle s'organise et qu'elle se prépare à percevoir ses propres frais de service. Nous souhaitons que d'ici au 1^{er} avril 2021, la nouvelle société soit mise sur pied, qu'elle impose ses propres frais et qu'elle soit indépendante du gouvernement, y compris sur le plan financier.

Vous entendrez peut-être des compagnies aériennes dire que cet échéancier est très serré, mais nous croyons qu'il est convenable et réalisable.

Quant à vos préoccupations relatives aux voyageurs, je tiens à répéter que c'est un enjeu central pour nous. Nous en parlerons durant les négociations, dans les discussions au sujet des catégories de membres et de la création du conseil d'administration. Je ne veux pas en dire trop à ce sujet, encore une fois, parce que ces questions feront l'objet de négociations. Toutefois, je vous assure que le gouvernement tient absolument à ce que les voyageurs soient représentés au sein du conseil d'administration.

Le sénateur Dawson : J'ai une dernière question. Le sénateur Tkachuk et moi siégeons à ce comité depuis assez longtemps pour avoir vu l'arrivée de l'ACSTA et assister à sa transformation en autre chose. Il y a eu une indemnité de départ pour l'abandon du statut de gouvernement et des augmentations lors du passage à l'ACSTA.

Nous n'avons jamais su à combien elles se chiffraient, car il n'y a jamais eu de transparence. Ils quitteront maintenant l'ACSTA pour une société sans but lucratif. Je veux vérifier. Je sais que certains d'entre eux ont fait la transition et feront la prochaine. Il faut surveiller quelle part de cela ne sera pas tolérée. C'était un mauvais exemple à donner dans le passé. Je ne veux pas que nous le répétions.

Mme Wiebe : En ce qui concerne la rémunération pour les individus qui passeront de l'ACSTA à la nouvelle société, cela fera également partie des négociations entre le gouvernement et l'industrie. Nous voulons assurer la sécurité d'emploi et je suis certaine que la société voudra s'assurer d'offrir des mesures qui conviennent à ces nouvelles personnes.

Le président : Puis-je poser une question sur la carte NEXUS? Je la pose en tant que sénateur, mais aussi en tant que voyageur. Lorsque je vais aux États-Unis, on m'envoie vers Global Entry, vers une file d'attente distincte. Lorsque j'arrive au contrôle de sécurité, je fais probablement la moitié de ce que doit faire un client régulier. Autrement dit, je n'ai pas à enlever mes chaussures ou mon veston ou à retirer mon ordinateur de mon sac; il y a toute une liste de choses, et c'est vite terminé.

In Canada, with a NEXUS card, all you do is a separate line, which is usually longer than the other lines because you do exactly the same thing in the NEXUS line that you do in the regular line.

What's the benefit of the NEXUS system as a preferred traveller and less of a security risk if you put him through exactly the same thing as you do if you're not a NEXUS holder? Why is that? That's been going on for years. I complain about it at security. No one seems to care.

Ms. Wiebe: We care, senator.

The Chair: Well, no, you don't, because it should be changed by now. If you go to Detroit airport, you don't go through that. If you go through Chicago, you don't. Any airport I've been to in the States, Green Bay, Wisconsin, for God's sake, has global entry that's better, and 110,000 people live there.

Ms. Wiebe: Thank you for the question. With regard to NEXUS and the trusted traveller lane for CATSA screening at this point in time, there are ongoing discussions between CATSA and my colleagues in aviation security at Transport Canada with regard to additional measures that could be taken to — I don't want to say reduce, but to take a different approach to security screening for trusted travellers to reflect that they are, in fact, as we keep saying, trusted and should be treated to a different standard.

There are some measures CATSA is currently taking in those lanes. As I said, discussions are ongoing with regard to enhancement.

The Chair: Is it because it's the union? In other words, if you have more people having a NEXUS card and less of a burden on security, you need fewer people. Is that an issue?

Ms. Wiebe: No, senator. The constant refrain, as I said during my opening remarks, is reassurance with regard to the level of security and our commitment to ensuring appropriate aviation security screening at Canadian airports. This is the debate in terms of how we treat travellers in those lanes in a way that reflects their trusted status, but still achieve the outcome we're seeking to achieve with regard to aviation security.

The Chair: Okay. That's hardly the answer I was looking for, but I think it's the best I'm going to get.

Au Canada, avec une carte NEXUS, la seule différence, c'est qu'on attend dans une file distincte, qui est habituellement plus longue que les autres files parce qu'on passe par le même processus que si l'on était dans la file régulière.

Quel est l'avantage du système NEXUS pour un voyageur privilégié qui pose un risque moins élevé sur le plan de la sécurité s'il doit suivre exactement le même processus que s'il n'était pas détenteur de la carte NEXUS? Pourquoi est-ce le cas? Cela dure depuis des années. Je m'en plains à la sécurité. Personne ne semble s'en soucier.

Mme Wiebe : Nous nous en soucions, sénateur.

Le président : Eh bien, non, car cela devrait avoir changé. À l'aéroport de Detroit, par exemple, les choses ne se passent pas ainsi, ni à Chicago. Tous les aéroports par lesquels je suis passé aux États-Unis, même à Green Bay, dans le Wisconsin, une ville de 110 000 habitants, bon sang, font mieux avec le système Global Entry.

Mme Wiebe : Je vous remercie de la question. Pour ce qui est de NEXUS et de la file réservée aux voyageurs dignes de confiance pour le contrôle de l'ACSTA, des discussions sont en cours entre l'ACSTA et mes collègues de la sûreté aérienne à Transports Canada en ce qui concerne des mesures supplémentaires qui pourraient être prises pour... Je ne veux pas parler de réduction, mais il s'agit d'adopter une approche différente à l'égard des mesures de contrôle de sûreté pour les voyageurs dignes de confiance pour que soit reflété le fait qu'ils sont, comme nous ne cessons de le dire, dignes de confiance, et qu'ils devraient être traités selon des normes différentes.

L'ACSTA prend des mesures pour ces files, à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit, des discussions sont en cours pour améliorer la situation.

Le président : Est-ce que c'est en raison du syndicat? Autrement dit, si un plus grand nombre de gens ont une carte NEXUS et que le fardeau est moins grand pour la sécurité, on a besoin de moins d'employés. Est-ce un problème?

Mme Wiebe : Non, sénateur. Comme je l'ai dit dans ma déclaration préliminaire, ce sur quoi on insiste constamment, c'est la garantie quant au niveau de sécurité et à notre engagement d'assurer le contrôle de sûreté aérienne dans les aéroports canadiens qui s'impose. Voilà à quoi se résume le débat pour ce qui est de déterminer une façon de traiter les voyageurs qui sont dans ces files qui reflète leur statut de voyageurs dignes de confiance, tout en donnant les résultats que nous souhaitons obtenir sur le plan de la sûreté aérienne.

Le président : D'accord. Ce n'est guère la réponse que je cherchais, mais je pense que c'est la meilleure que je vais obtenir.

Senator McCoy: I am particularly interested in the changes that are being made to the Pilotage Act. I have a series of questions.

First, the amendments that are being brought in an omnibus bill slipped under our noses and is going to take the authority for the Pilotage Authority and put it in the minister's hands; is that correct?

Mr. Stacey: Specifically the amendments, amongst other things, the Pilotage Authorities, as Crown corporations with a strong regional presence, will continue to play an extremely important role in terms of the provision of the services. What will be different will be that the responsibility for the development of the regulatory framework and for oversight and enforcement, as well as the framework for licensing and certification, will fall under the Minister of Transport.

Senator McCoy: It's the politicization of what has been an independent arm's-length organization?

Mr. Stacey: The things the department and the minister will be focusing on are precisely the things we focus on across the transport sector in general, and particularly in marine safety and security. The safety aspects of pilotage will be integrated into the wider marine safety and security regime of the federal government. I can assure you that is not politicized. It's very much focused on the question of safety.

Senator McCoy: It may be, but it's the politician making the decision.

Mr. Stacey: Ultimately, it's actually the Governor-in-Council who would be responsible for making regulations and it would be the minister who would recommend those.

Senator McCoy: Exactly; so it's either cabinet or a minister.

Another question: The minister would have the authority to issue interim and exemption orders and direction to pilots. That direct authority to tell pilots what to do, is that new?

Mr. Stacey: Yes, it is. Subject to specific limits and requirements that are laid out in the bill, under very specific circumstances and to achieve particular ends, the minister would be able to issue either an interim order based on a regulatory matter or direction for a period — and I think it's 30 days — or an exemption order particularly to allow for experimentation for the promotion of innovation.

Senator McCoy: Going through your document, you now are not going to put Pilotage Authorities' fees in regulations, because that takes too much time, having to go through cabinet. It's just going to be tariffs, subject to requirements for

La sénatrice McCoy : Ce qui m'intéresse en particulier, ce sont les modifications apportées à la Loi sur le pilotage. J'ai quelques questions à ce sujet.

Tout d'abord, les modifications proposées dans un projet de loi omnibus consistent à transférer au ministre les responsabilités des administrations de pilotage; est-ce exact?

M. Stacey : Concernant les modifications, entre autres choses, les administrations de pilotage, en tant que sociétés d'État qui ont une forte présence dans les régions, continueront de jouer un rôle extrêmement important dans la prestation des services. La différence, c'est que l'élaboration du cadre réglementaire et la surveillance et l'application, de même que le cadre pour la délivrance des brevets et des certificats relèveront du ministre des Transports.

La sénatrice McCoy : Il s'agit de politiser ce qui est un organisme indépendant?

M. Stacey : Les choses sur lesquelles le ministère et le ministre se concentreront sont précisément celles sur lesquelles nous nous concentrons dans le secteur des transports en général, et particulièrement la sécurité et la sûreté maritimes. Les aspects de la sécurité liés au pilotage seront intégrés dans le régime de sécurité et de sûreté maritimes du gouvernement fédéral. Je peux vous assurer que ce n'est pas politisé. C'est très axé sur la question de la sécurité.

La sénatrice McCoy : Peut-être, mais c'est le politicien qui prendra la décision.

M. Stacey : Au bout du compte, c'est le gouverneur en conseil qui serait responsable de prendre des règlements et c'est le ministre qui les recommanderait.

La sénatrice McCoy : Exactement; il s'agit donc du Cabinet ou d'un ministre.

J'ai une autre question. Le ministre aurait le pouvoir d'émettre des arrêtés d'urgence et d'exemption et des ordres aux pilotes. Est-ce que ce pouvoir direct de dire aux pilotes quoi faire est nouveau?

M. Stacey : Oui. Sous réserve de limites et exigences particulières énoncées dans le projet de loi, dans des circonstances très précises et à des fins particulières, le ministre pourrait émettre un arrêté d'urgence fondé sur une question de réglementation, un ordre pour une certaine période — et je crois que c'est 30 jours — ou un arrêté d'exemption particulièrement pour permettre l'expérimentation en vue de promouvoir l'innovation.

La sénatrice McCoy : Dans votre document, il est indiqué que les redevances des administrations de pilotage ne seront plus établies dans la réglementation, car cela prend trop de temps. Il ne s'agira que de tarifs établis sous réserve du respect des

consultation and objections going through the Canadian Transportation Agency. That's a comment.

Let me skip through to the transparency issue. You're talking about augmenting transparency and limiting conflict of interest. Then you prohibit pilots, users or suppliers of pilotage services from being on Pilotage Authorities' boards of directors.

It's a bit of an echo of your point, Senator Dawson. In a sense, the knowledge holders are being prohibited from sitting on a board of directors to help inform decisions. I find that also a regrettable consideration in this framework. You say it's to augment transparency. Maybe you can explain how that augments transparency.

Mr. Stacey: In this particular instance the focus is really on the possibility of conflict of interest, but also in terms of ensuring that the members of the board are focused on the fiduciary responsibility to the Pilotage Authorities as Crown corporations themselves, and avoid a situation in which individuals are on a board of directors, which is a relatively small board of directors, and are involved in decision-making that has direct implications or may result in benefits for them.

At the same time, there would certainly be other means by which individuals with expertise in the area would be able to participate in the board of directors who aren't necessarily actively involved in the provision of the services or the use of those services.

Senator McCoy: It's hard to debate something in a format like this, but at least I'll put it on record.

Do you have any documented cases of conflict of interest as the situation exists today?

Mr. Stacey: I do not have anything at hand right now that I could specifically speak to. As a general principle, in terms of the provision of or membership on a board of directors, it's very important that the fiduciary responsibility be to the entity itself and that you avoid circumstances where somebody would be possibly a beneficiary or directly affected by that decision-making.

Senator McCoy: I don't know that that's a universal rule. However, my final question: Why do you find it necessary to go to final offer selection processes between Pilotage Authorities and private corporations? That is a rather extreme form of labour relations, having been a labour minister in Alberta in my day,

exigences en matière de consultation et d'un processus permettant de présenter des objections à l'Office des transports du Canada. C'est un commentaire.

Permettez-moi de passer à la question de la transparence. On parle d'accroître la transparence et de limiter le nombre de conflits d'intérêts. Ensuite, on interdirait aux pilotes, aux utilisateurs et aux fournisseurs de services de pilotage d'être membres du conseil d'administration d'une administration de pilotage.

Cela fait quelque peu écho au point que vous avez soulevé, sénateur Dawson. Dans un sens, on interdit aux détenteurs du savoir, qui pourraient aider à orienter les décisions, de siéger à un conseil d'administration. Je trouve également que c'est un aspect regrettable dans ce cadre. Vous dites que l'objectif est d'accroître la transparence. Vous pourriez peut-être nous expliquer en quoi cela permet de le faire.

M. Stacey : Dans ce cas particulier, l'accent est mis sur la possibilité qu'il y ait des conflits d'intérêts, mais il s'agit également de s'assurer que les membres du conseil d'administration se concentrent sur la responsabilité fiduciaire concernant les administrations de pilotage en tant que sociétés d'État, et d'éviter une situation dans laquelle des gens font partie d'un conseil d'administration, qui comprend relativement peu de membres, et participent à la prise de décisions qui ont des conséquences directes sur eux ou qui peuvent être avantageuses pour eux.

En même temps, il y aurait certainement d'autres moyens par lesquels des spécialistes du domaine qui ne participent pas nécessairement activement à la prestation des services ou à l'utilisation de ces services pourraient participer au conseil d'administration.

La sénatrice McCoy : Il est difficile de débattre d'une question dans un tel cadre, mais je vais au moins poser la question pour que ce soit consigné au compte rendu.

Y a-t-il des cas connus de conflit d'intérêts dans la situation actuelle?

M. Stacey : Je n'ai pas d'exemple sous la main dont je pourrais parler. De façon générale, pour ce qui est de la participation à un conseil d'administration, il est très important que la responsabilité fiduciaire incombe à l'entité elle-même et qu'on évite les situations où quelqu'un pourrait tirer un avantage d'une décision ou être touché par une décision.

La sénatrice McCoy : J'ignore s'il s'agit d'une règle universelle. Cependant, je vous pose ma dernière question. Pourquoi jugez-vous nécessaire le recours à des processus de sélection de l'offre finale entre les administrations de pilotage et les corporations de pilotes? Il s'agit d'une forme assez extrême

some years ago now. We all age, some more gracefully than others.

Having said that, that is a pretty drastic change. Again, it takes power away from the less powerful partner in a negotiating situation.

Mr. Stacey: In this particular instance, I would underscore that the role of final offer selection in negotiations precisely — and here I want to underscore that this is for negotiations between the Pilotage Authorities and private pilot corporations that collectively represent pilots. I think what we're talking about here is not negotiations with the pilots who are employees but, rather, with the corporations themselves. This is not new. This is something that has been in the act for quite some time and is seen as a means of arriving at appropriate outcomes in terms of negotiations where there otherwise is not an agreement. I want to underscore that we're not changing that in terms of adding that — final offer selection has been in the act for some time.

The Chair: Thank you very much. Mr. DeJong, Mr. Stacey, Ms. Wiebe and Mr. Jones, thanks very much for your testimony today.

Tomorrow we have the report to deal with and then further witnesses from Finance. Then, the following week, on Tuesday, we have witnesses from Finance — or from Transport, sorry, not Finance. Then Wednesday we deal with the report; and Thursday report the report in.

That's the schedule. We have to meet a deadline on the budget report. We'll do that. We should have all our business done by next Thursday and hopefully we don't have to meet again.

Senator Galvez: We received this agenda. This agenda says we were going to hear from the officials until 10:30 and then we were going to go into an in camera discussion about the report. Could you explain, please, why —

The Chair: The report has not been translated. It's against the rules to discuss the report if we don't have it in a bilingual fashion. I met with Senator Miville-Dechêne yesterday. I talked to Senator Dawson. We weren't going to discuss the report today. We're discussing it tomorrow.

Senator Galvez: A second question.

The Chair: You can ask any question you want, Senator Galvez.

Senator Galvez: Thank you. Yesterday I had a talk with Senator Miville-Dechêne. She mentioned that you had a draft in English of the report and that, if we wanted, we could have

de relations de travail, et j'ai été ministre du Travail en Alberta dans ma vie, il y a quelques années maintenant. Nous vieillissons tous, certains vieillissent avec plus de grâce que d'autres.

Cela dit, c'est un changement assez radical. Encore une fois, on enlève des pouvoirs au partenaire le moins puissant dans une situation de négociation.

M. Stacey : Dans ce cas, je soulignerais que le rôle de la sélection de l'offre finale dans le cadre de négociations... et je tiens à dire qu'il s'agit de négociations entre les administrations de pilotage et les corporations de pilotes privées qui représentent les pilotes. Je crois que nous ne parlons pas ici des négociations avec les pilotes qui sont des employés, mais plutôt avec les corporations. Ce n'est pas nouveau. C'est quelque chose qui figure dans la loi depuis un certain temps et qui est considéré comme un moyen d'arriver à de bons résultats dans des négociations qui, autrement, ne mènent pas à une entente. Je veux souligner que nous ne sommes pas en train de changer cela en ajoutant... La sélection de l'offre finale figure dans la loi depuis un certain temps.

Le président : Monsieur DeJong, monsieur Stacey, madame Wiebe et monsieur Jones, je vous remercie beaucoup de vos témoignages.

Demain, nous devons nous occuper du rapport, et d'autres témoins du secteur des finances comparaitront. Par la suite, la semaine prochaine, nous accueillerons des témoins du secteur des finances — ou plutôt des transports, excusez-moi. Puis, mercredi, nous nous occuperons du rapport; et jeudi, nous le déposerons.

Voilà ce qui est prévu. Nous avons une échéance à respecter pour le rapport budgétaire. Nous ferons cela. Nous devrions avoir terminé tous nos travaux d'ici jeudi prochain et, idéalement, nous n'aurons plus à nous rencontrer par la suite.

La sénatrice Galvez : Nous avons reçu cet ordre du jour, qui indique que les témoins comparaissent jusqu'à 10 h 30 et que nous poursuivons la séance à huis clos pour discuter du rapport. Pourriez-vous expliquer pourquoi...

Le président : Le rapport n'a pas été traduit. Les règles nous empêchent de discuter du rapport si nous ne l'avons pas dans les deux langues officielles. J'ai rencontré la sénatrice Miville-Dechêne hier. J'ai discuté avec le sénateur Dawson. Nous n'allions pas discuter du rapport aujourd'hui. Nous le ferons demain.

La sénatrice Galvez : J'ai une deuxième question.

Le président : Vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez, sénatrice Galvez.

La sénatrice Galvez : Merci. Hier, j'ai eu une discussion avec la sénatrice Miville-Dechêne. Elle a mentionné que vous aviez une ébauche en anglais du rapport et que, si nous le

access to this report. She asked if I wanted it, and I said yes. I received that report. There is a draft report. I want to ask who drafted this report?

The Chair: Who drafted it?

Senator Galvez: Yes, who?

The Chair: The senators who voted — who did not support the report drafted the report.

Senator Galvez: The senators who did not support —

The Chair: Did not support the bill.

Senator Galvez: We drafted? I was part of — I didn't participate in the drafting.

The Chair: Here's what happened: You can talk to your own representative on the steering committee, but originally there was going to be a majority and minority report. Then I was told by Senator Miville-Dechêne that there was going to be no minority report, simply a majority report. The majority report was those people who voted against the bill. We prepared the report. That report will be tabled tomorrow in both official languages. We'll have a discussion and go from there. It's not that complicated.

Senator Miville-Dechêne: It's not exactly what I said. I said —

The Chair: Well, that is what you said.

Senator Miville-Dechêne: Yes, for one report. I didn't say majority, minority report. You're right that —

The Chair: Originally, you did, Senator Miville-Dechêne.

Senator Miville-Dechêne: Yes, originally — one report.

The Chair: I got the email, Senator Miville-Dechêne.

Senator Miville-Dechêne: Yes, but not one majority report. One report.

The Chair: You said that we would do the report and you wouldn't be participating. We'll have the report here tomorrow. The report is written and we'll discuss it.

Senator Miville-Dechêne: Could we —

The Chair: If you want to change the report, you're more than welcome to do that.

Senator Miville-Dechêne: No, it's not what I'm saying. Could we be clear, for tomorrow's meeting, how are we going to do the schedule? Are we going to start with discussing —

souhaitions, nous pouvions y avoir accès. Elle m'a demandé si je la voulais, et j'ai dit oui. J'ai reçu ce rapport. Il y a une ébauche de rapport. Qui a rédigé le rapport?

Le président : Qui l'a rédigé?

La sénatrice Galvez : Oui. Qui?

Le président : Les sénateurs qui ont voté — ceux qui n'ont pas appuyé le rapport ont rédigé le rapport.

La sénatrice Galvez : Les sénateurs qui n'ont pas appuyé...

Le président : Ceux qui n'ont pas appuyé le projet de loi.

La sénatrice Galvez : Nous l'avons rédigé? Je faisais partie... Je n'ai pas participé à la rédaction.

Le président : Je vous explique ce qui s'est passé. Vous pouvez parler à vos représentants du comité de direction, mais à l'origine, il devait y avoir un rapport majoritaire et un rapport minoritaire. Ensuite, la sénatrice Miville-Dechêne m'a dit qu'il n'y aurait pas de rapport minoritaire, qu'il n'y aurait qu'un rapport majoritaire. Concernant le rapport majoritaire, ce sont les sénateurs qui ont voté contre le projet de loi. Nous avons préparé le rapport. Il sera déposé demain dans les deux langues officielles. Nous en discuterons et nous verrons ce qui se passera par la suite. Ce n'est pas tellement compliqué.

La sénatrice Miville-Dechêne : Ce n'est pas exactement ce que j'ai dit. J'ai dit...

Le président : Eh bien, c'est ce que vous avez dit.

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui, un rapport. J'ai n'ai pas parlé de rapport majoritaire ou minoritaire. Il est vrai que...

Le président : Au départ, oui, sénatrice Miville-Dechêne.

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui, au départ... un rapport.

Le président : J'ai reçu le courriel, sénatrice Miville-Dechêne.

La sénatrice Miville-Dechêne : Oui, mais pas un rapport majoritaire. Un rapport.

Le président : Vous avez dit que nous rédigerions le rapport et que vous ne participeriez pas. Nous aurons le rapport demain. Il a été rédigé et nous en discuterons.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pourrions-nous...

Le président : Si vous voulez modifier le rapport, vous pouvez très bien le faire.

La sénatrice Miville-Dechêne : Non, ce n'est pas ce que je dis. Pourrions-nous dire clairement quel ordre nous suivrons à la réunion de demain? Discuterons-nous d'abord...

The Chair: We're starting with the report.

Senator Miville-Dechêne: Okay, at 6:45?

The Chair: At 6:45. At 7:45 we have witnesses.

Senator Galvez: One question for the analyst. You wrote the draft of the report?

Jed Chong, Analyst, Library of Parliament: No, we did not.

Senator Galvez: You did not. Thank you very much.

The Chair: Senator, just so you understand, we write the report. Senators write the report. They write it on our behalf and we decide what the report is. Before we had this big bureaucracy, the senators wrote all the reports. There was no analyst writing a report. We now have analysts who contribute to the report. In the end it's the senators who write the report. Please remember that, Senator Galvez.

(The committee adjourned.)

Le président : Nous commencerons par l'étude du rapport.

La sénatrice Miville-Dechêne : D'accord. À 18 h 45?

Le président : À 18 h 45. Des témoins comparaitront à 19 h 45.

La sénatrice Galvez : J'ai une question à poser à l'analyste. Avez-vous rédigé l'ébauche du rapport?

Jed Chong, analyste, Bibliothèque du Parlement : Non.

La sénatrice Galvez : Non. Merci beaucoup.

Le président : Sénatrice, pour que vous puissiez bien comprendre, je veux dire que nous rédigeons le rapport. Ce sont des sénateurs qui le rédigent. Ils le font en notre nom et nous décidons ce qu'il en sera. Avant que nous ayons cette grande bureaucratie, les sénateurs rédigeaient tous les rapports. Il n'y avait pas d'analystes pour le faire. Nous avons maintenant des analystes qui y contribuent. Au bout du compte, ce sont les sénateurs qui rédigent le rapport. Veuillez garder cela à l'esprit, sénatrice Galvez.

(La séance est levée.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, May 29, 2019

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in camera, to give consideration to the subject matter of Bill C-48, An Act respecting the regulation of vessels that transport crude oil or persistent oil to or from ports or marine installations located along British Columbia's north coast (consideration of a draft report); and, in public, to study the subject matter of those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4 of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures.

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

(The committee continued in camera.)

(The committee resumed in public.)

The Chair: We are back in session. Is it agreed that the draft report be adopted?

Senator Miville-Dechêne: On division.

The Chair: All in favour?

Senator Plett: On division.

The Chair: On division? Okay. So it's adopted.

Is it agreed that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final version of the report, taking into consideration this meeting's discussion, with any necessary editorial, grammatical or translation changes required?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Is it agreed that the chair present the final version of the report in the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Very good. We've done that and we're now going to go to the budget part of the meeting.

We scheduled witnesses for 7:45. The clerk was anticipating that we might have an earlier start, so it's now 7:15 and she has asked them to come. I don't know if they will show up, but they're scheduled. Don't go too far away. I will suspend until 7:15, and if they're not here then we'll suspend again until 7:45. If we get them here at 7:15, we'll be done earlier and finished this.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 29 mai 2019

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 45, à huis clos, pour étudier le projet de loi C-48, Loi concernant la réglementation des bâtiments transportant du pétrole brut ou des hydrocarbures persistants à destination ou en provenance des ports ou des installations maritimes situés le long de la côte nord de la Colombie-Britannique; et en public, pour étudier la teneur des éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4 du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

(La séance se poursuit à huis clos.)

(La séance publique reprend.)

Le président : Nous reprenons en séance publique. Êtes-vous d'accord pour adopter l'ébauche de rapport?

La sénatrice Miville-Dechêne : Avec dissidence.

Le président : Êtes-vous tous d'accord?

Le sénateur Plett : Avec dissidence.

Le président : Avec dissidence? Très bien. Il est donc adopté.

Est-il convenu que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver la version définitive du rapport en tenant compte des discussions d'aujourd'hui et à y apporter tout changement jugé nécessaire, que ce soit au niveau de la forme, de la grammaire ou de la traduction, le cas échéant?

Des voix : D'accord.

Le président : Est-il convenu que le président présente la version définitive du rapport au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Très bien. C'est fait. Nous entamerons maintenant la partie de la séance sur le budget.

Nous avons prévu entendre les témoins à 19 h 45. La greffière s'est dit que nous pourrions commencer plus tôt, donc il est maintenant 19 h 15, et elle leur a demandé de venir. Je ne sais pas s'ils arriveront bientôt, mais ils sont inscrits à l'ordre du jour. Ne vous éloignez pas trop. Je suspendrai la séance jusqu'à 19 h 15, et s'ils ne sont pas là, nous la suspendrons encore jusqu'à 19 h 45. S'ils peuvent être ici à 19 h 15, nous pourrions terminer plus tôt.

Senator Miville-Dechêne: Can you tell me, in terms of procedure, the report goes to house tomorrow? How does that work?

The Chair: It will go to steering first, and after they do the final version it will go to the chamber. Monday night at the latest.

Senator Miville-Dechêne: There are many mistakes in French.

The Chair: Well, then it may take some time.

Senator Miville-Dechêne: No, I don't think it will take time, but there are mistakes.

The Chair: They will have to work on it.

Senator Miville-Dechêne: We saw a few of them.

The Chair: Okay.

Senator Miville-Dechêne: I don't think it makes any difference, to be very frank.

The Chair: Well, it does make a difference. We don't want to have mistakes in French. Steering will have the final on it, so they'll be working on it. They will be working with translation. Then, when they're finished, it will go to steering, they'll have a look at it, make sure that there are no mistakes. From steering it will then be presented in the Senate. It's not a complicated process. It just takes a little work.

(The committee suspended.)

(The committee resumed.)

The Chair: Honourable senators, this evening we are continuing our study of the subject matter of those elements contained in Divisions 11, 12, 13 and 14 of Part 4, and in Subdivision I of Division 9 of Part 4 of Bill C-97, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 19, 2019 and other measures.

On our panel this evening we are pleased to have appearing before us, from Canadian Air Transport Security Authority, Mr. Michael Saunders, President and Chief Executive Officer; Nancy Fitchett, Acting Vice President, Corporate Affairs and Chief Financial Officer; Charles S. Sullivan, President and Chief Executive Officer of Transportation Appeal Tribunal of Canada; and Jacqueline Corado, Vice-Chairperson of Transportation Appeal Tribunal of Canada.

La sénatrice Miville-Dechêne : Pouvez-vous me dire une chose, concernant la procédure? Ce rapport sera-t-il présenté au Sénat demain? Que se passera-t-il?

Le président : Il sera d'abord soumis au comité de direction, après quoi la version définitive du rapport sera présentée au Sénat. Ce devrait être lundi soir au plus tard.

La sénatrice Miville-Dechêne : Il y a beaucoup d'erreurs en français.

Le président : Alors, il pourrait falloir du temps pour les corriger.

La sénatrice Miville-Dechêne : Non, je ne pense pas que cela prendra beaucoup de temps, mais il y a des erreurs.

Le président : Le comité de direction devra les corriger.

La sénatrice Miville-Dechêne : Nous en avons relevé quelques-unes.

Le président : D'accord.

La sénatrice Miville-Dechêne : Je ne pense pas que cela change grand-chose, pour être honnête.

Le président : Au contraire, cela change quelque chose. Nous ne voulons pas qu'il y ait d'erreurs en français. Le comité de direction aura le dernier mot à ce sujet, donc il y travaillera. Il s'en occupera avec l'équipe de traduction. Quand tout cela sera terminé, le document sera soumis au comité de direction, qui l'examinera et veillera à ce qu'il n'y ait plus d'erreur. Ensuite, il sera présenté au Sénat. Ce n'est pas très compliqué. C'est juste un peu de travail.

(La séance est suspendue.)

(La séance reprend.)

Le président : Honorables sénateurs, nous continuons ce soir notre étude de la teneur des éléments des sections 11, 12, 13 et 14 de la partie 4, et de la sous-section I de la section 9 de la partie 4 du projet de loi C-97, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 19 mars 2019 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Nous avons le plaisir d'accueillir M. Michael Saunders, président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ainsi que Mme Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim des Affaires organisationnelles et chef des services financiers. Nous accueillons aussi M. Charles S. Sullivan, président et chef de la direction du Tribunal d'appel des transports du Canada, ainsi que Mme Jacqueline Corado, vice-présidente du Tribunal d'appel des transports du Canada.

Thank you participating. The floor is yours.

Michael Saunders, President and Chief Executive Officer, Canadian Air Transport Security Authority: Honourable senators, my name is Michael Saunders, President and Chief Executive Officer of the Canadian Air Transport Security Authority, also known as CATSA.

[*Translation*]

In French it is ACSTA.

[*English*]

I am pleased to be here today with my colleague Nancy Fitchett, Acting Vice President, Corporate Affairs and Chief Financial Officer to answer any questions you may have.

[*Translation*]

CATSA is an agent Crown corporation funded through parliamentary appropriations and reports to Parliament through the Minister of Transport. The Government of Canada has mandated the administration to protect the public by securing critical elements of the air transportation system.

As an authority responsible for managing the safety of national civil aviation, CATSA is regulated by Transport Canada, the designated national authority responsible for ensuring the civil aviation security.

[*English*]

In this context, CATSA's mandate outlines its four core responsibilities within the realm of aviation security: Pre-board screening, or PBS, the screening of passengers and their belongings prior to their entry into the secure area of an air terminal building; hold baggage screening, or HBA, the screening of passengers checked or hold baggage for prohibited items, prior to it being loaded onto an aircraft; non-passenger screening, or NPS, the random screening of non-passengers accessing restricted areas at the highest risk airports; and restricted area identity card, or RAIC, the program which uses iris and fingerprint biometric identifiers to allow non-passengers access to the restricted areas of airports.

[*Translation*]

CATSA expects to screen over 70 million passengers and their belongings in 2019-20. Given the continued long-term growth of air travel, it is expected that this number will reach nearly

Je vous remercie de participer à notre séance. La parole est à vous.

Michael Saunders, président et chef de la direction, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : Honorables sénateurs, je m'appelle Michael Saunders, et je suis président et chef de la direction de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, qu'on appelle aussi l'ACSTA.

[*Français*]

En français, c'est l'ACSTA.

[*Traduction*]

Je suis heureux d'être accompagné aujourd'hui de ma collègue Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim, Affaires organisationnelles et chef des services financiers. Elle est ici pour répondre à vos questions.

[*Français*]

L'ACSTA est une société d'État mandataire financée par des crédits parlementaires et qui rend compte au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports. Le gouvernement du Canada a confié à l'administration le mandat de protéger le public en assurant la sûreté des aspects critiques du réseau de transport aérien.

L'ACSTA, en tant qu'autorité responsable du contrôle de sûreté de l'aviation civile nationale, est réglementée par Transports Canada, autorité nationale désignée qui est chargée d'assurer la sûreté de l'aviation civile.

[*Traduction*]

Dans ce contexte, le mandat de l'ACSTA s'appuie sur ses quatre responsabilités principales pour assurer la sûreté de l'aviation : le contrôle préembarquement, ou CPE, des passagers et de leurs effets personnels avant leur entrée dans la zone sécurisée d'une aérogare; le contrôle des bagages enregistrés, ou CBE, des passagers pour empêcher l'embarquement d'articles interdits; le contrôle des non-passagers, ou CNP, soit le contrôle aléatoire des non-passagers accédant aux zones réglementées dans les aéroports où le risque est le plus élevé; ainsi que l'administration du programme des cartes d'identité de zones réglementées, ou CIZR, le programme dans le cadre duquel on utilise les données biométriques du détenteur (image de l'iris et empreintes digitales) pour permettre aux non-passagers d'accéder aux zones réglementées des aéroports.

[*Français*]

L'ACSTA prévoit contrôler plus de 70 millions de passagers et leurs effets personnels en 2019-2020. Étant donné la croissance continue à long terme du transport aérien, on prévoit

88 million passengers by 2023-24, five years from now.

[*English*]

CATSA supports the security screening services commercialization act contained in Bill C-97. We will continue to support Transport Canada in the transfer to an independent, not-for-profit designated screening authority while maintaining seamless operations and ongoing communications with employees.

To conclude, Ms. Fitchett and I would be happy to answer any questions you may have that fall within our purview. Thank you very much.

Charles S. Sullivan, President and Chief Executive Officer, Transportation Appeal Tribunal of Canada: Mr. Chair, esteemed members of the committee, thank you for the invitation to appear before you this evening.

[*Translation*]

Thank you for the invitation to appear before you this evening.

[*English*]

I would like to begin by sharing a few points on the history of the Transportation Appeal Tribunal of Canada and then briefly describe who we are, what we do, how we do it and the resources we need to deliver our mandate.

In 1982, the Dubin commission of inquiry published its report on aviation safety in Canada. The findings of Justice Charles Dubin led to new legislation, Bill C-36, which amended the Canada's Aeronautics Act to include Part IV, the Civil Aviation Tribunal. An order-in-council established the Civil Aviation Tribunal in June 1986. The purpose of the tribunal at that time was to fulfill the essential role of providing an independent review of enforcement and licensing actions, taken by the Minister of Transport in Canada's aviation community under the Aeronautics Act.

In 2003, the tribunal's mandate was expanded to include marine and rail sectors. It now includes international bridges and tunnels and motor vehicle safety.

[*Translation*]

In June 2019, the Transportation Appeal Tribunal of Canada will celebrate its 33-year anniversary.

que ce nombre atteindra près de 88 millions de passagers d'ici 2023-2024, soit dans cinq ans.

[*Traduction*]

L'ACSTA appuie la Loi sur la commercialisation des services de contrôle de sûreté contenue dans le projet de loi C-97. Nous continuerons d'appuyer Transports Canada dans le transfert des services à une administration de contrôle désignée indépendante et sans but lucratif tout en assurant la poursuite des opérations et des communications avec les employés.

Pour conclure, Mme Fitchett et moi serons heureux de répondre à toutes les questions relevant de nos compétences. Merci beaucoup.

Charles S. Sullivan, président et chef de la direction, Tribunal d'appel des transports du Canada : Monsieur le président, chers membres du comité, je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole devant vous ce soir.

[*Français*]

Je vous remercie de m'avoir invité à prendre la parole devant vous ce soir.

[*Traduction*]

D'abord, j'aimerais partager avec vous quelques faits saillants sur l'histoire du Tribunal d'appel des transports du Canada, et je décrirai ensuite brièvement qui nous sommes, ce que nous faisons, comment nous le faisons et les ressources dont nous avons besoin afin d'accomplir notre mandat.

En 1982, la Commission d'enquête Dubin a publié son rapport sur la sécurité aérienne au Canada. Les conclusions du juge Charles Dubin ont conduit à l'adoption de la nouvelle loi (C-36) qui modifiait la Loi sur l'aéronautique au Canada pour y inclure la partie IV — Tribunal de l'aviation civile. Un décret a établi le Tribunal de l'aviation civile en juin 1986. À l'époque, le rôle du tribunal consistait essentiellement à offrir un mécanisme de révision indépendant des mesures d'application de la loi et relatives aux licences prises par le ministre des Transports à l'endroit de la communauté aéronautique du Canada, en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

En 2003, le mandat du tribunal a été élargi afin d'inclure les secteurs maritime et ferroviaire, et aujourd'hui, il comprend également le secteur des ponts et tunnels internationaux et celui des véhicules automobiles.

[*Français*]

En juin 2019, le Tribunal d'appel des transports du Canada célébrera son 33^e anniversaire.

[English]

Currently, the tribunal's jurisdiction is expressly provided for in the Transportation Appeal Tribunal of Canada Act and 10 federal acts that impact Canada's transportation sectors. New and emerging legislation expected to have an impact on the tribunal include marine wrecks, abandoned, dilapidated, hazardous stressing and salvage operations, motor vehicle safety and recalls and unmanned air vehicles.

The amendments to the Pilotage Act proposed in Bill C-97 also represent a new area into which the tribunal's jurisdiction would extend. These amendments reflect the need to ensure that an independent and expert review mechanism for licensing and enforcement action is available in the pilotage field.

[Translation]

The tribunal is composed of 12 full-time employees and 43 part-time members located across Canada who serve as presiding officers and adjudicators.

[English]

Full-time staff here in Ottawa include the chairperson and vice-chairperson, both Governor-in-Council appointments, and 10 public servants who form the tribunal secretariat, providing legal, registry, editing and administrative services. Our 43 part-time members are GIC appointees who are selected based on their knowledge, experience and expertise within their respective transportation sectors.

The number of part-time members corresponds to the number of cases the tribunal expects to receive within each transportation sector in the coming years — the highest number being in the aviation sector. The tribunal is in the process of hiring seven new bilingual part-time marine and medical members, which will bring the total number of members up to 50.

The TATC provides an independent review process for those affected by administrative and enforcement actions taken in the national transportation sector by the Minister of Transport and the Canadian Transportation Agency. Hearings are conducted orally and the affected parties can, by request, avail themselves to two levels of hearing: a review hearing, followed by an appeal hearing if they are not satisfied with the outcome of the initial review.

[Traduction]

Aujourd'hui, la compétence du tribunal est expressément prévue dans la Loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada et dans 10 lois fédérales ayant une incidence sur les secteurs des transports au Canada. La nouvelle législation qui devrait influencer sur le tribunal concerne les épaves maritimes; les bâtiments délabrés, abandonnés ou dangereux et les opérations d'assistance; les normes de sécurité et les rappels des véhicules automobiles; et la réglementation relative aux véhicules aériens non habités.

Les amendements à la Loi sur le pilotage proposés dans le projet de loi C-97 représentent également un nouveau domaine relevant de la compétence du tribunal. Ces amendements reflètent la nécessité de faire en sorte qu'il y ait un mécanisme indépendant et composé d'experts servant à réviser les mesures d'application de la loi et celles relatives aux licences dans l'industrie du pilotage.

[Français]

Le tribunal se compose de 12 employés à temps plein et de 43 conseillers à temps partiel répartis partout au Canada qui agissent en tant qu'officiers présidents et décideurs.

[Traduction]

Le groupe des employés à temps plein qui travaillent à Ottawa est composé du président et de la vice-présidente (les deux sont nommés par le gouverneur en conseil), et de 10 fonctionnaires qui constituent le secrétariat du tribunal. Celui-ci fournit des services administratifs, juridiques, de rédaction et de révision, ainsi que le service du greffe. Nos 43 conseillers à temps partiel, qui ont été nommés par le GC, ont été sélectionnés en fonction de leurs connaissances, de leur expérience et de l'expertise qu'ils possèdent dans leurs secteurs des transports respectifs.

Le nombre de conseillers à temps partiel correspond au nombre d'affaires que le tribunal s'attend à traiter dans chaque secteur des transports au cours des prochaines années, les plus nombreuses étant dans le secteur de l'aviation. Le tribunal procède actuellement à l'embauche de sept nouveaux conseillers à temps partiel bilingues dans les domaines médical et maritime, ce qui portera le nombre total de conseillers à 50.

Le TATC offre un processus de révision indépendant pour les justiciables touchés par des mesures administratives et de l'application de la loi prises par le ministre des Transports et l'Office des transports du Canada. Les audiences ont lieu oralement et les parties intéressées peuvent, sur demande, se prévaloir d'un processus d'audience à deux niveaux : soit une audience en révision, suivie d'une audience en appel si elles ne sont pas satisfaites du résultat de la révision initiale.

The tribunal adjudicates matters that have serious impact on the livelihoods and operations of Canada's transportation community. Given its structure and process for conducting hearings, the tribunal is readily accessible to the entire community.

During the fiscal year 2018-19, the TATC received 162 new requests for review and appeal; this is the largest number since 2013. We also conducted 46 hearings. We are anticipating a further increase in operational activity due to our expanded mandate. The hiring and training of new part-time members will ensure the tribunal is well prepared to handle the increased caseload.

[*Translation*]

Quality decisions delivered to parties in a timely manner is the hallmark of the TATC. The tribunal conducts itself in an open and impartial manner consistent with procedural fairness and the rules of natural justice.

[*English*]

The TATC falls within the Minister of Transport's portfolio. As the chairperson, I report to Parliament through the minister. The tribunal's credibility is based on its cadre of part-time members. The chairperson, I assign members to preside over hearings based on their knowledge, experience and expertise in their respective transportation sectors. At the conclusion of a hearing, the tribunal may confirm or dismiss the minister's decision, substitute its own decision and, in some cases, refer the matter back to the minister for reconsideration.

Tribunal operating costs are based primarily on our full-time staff positions and the number of hearings carried out on an annual basis by our members. The tribunal's current operating budget is just over \$2 million.

In conclusion, Canada's transportation sectors are continuously evolving in response to new and emerging technologies and improved safety and risk assessment methodologies. The Transportation Appeal Tribunal of Canada will continue to fulfill the vital role of providing an independent and impartial adjudication of administrative and enforcement actions taken by the minister in Canada's transportation sectors.

Mr. Chair, this concludes my remarks. I would be pleased to respond to the committee's questions.

The Chair: Thank you very much. We'll begin questions.

Le tribunal tranche des questions qui ont un impact sérieux sur les moyens de subsistance et les opérations des membres de la communauté des transports du Canada. Compte tenu de sa structure et de son processus d'audience, le tribunal est facilement accessible à la communauté.

Au cours de l'exercice financier 2018-2019, le TATC a reçu 162 nouvelles demandes de révision et d'appel — soit le nombre le plus élevé de demandes reçues depuis 2013 — et tenu 46 audiences. Aussi, nous prévoyons une progression de nos activités opérationnelles en raison de notre mandat élargi. L'embauche et la formation de nouveaux conseillers à temps partiel permettront au tribunal d'être bien préparé à gérer la charge de travail accrue.

[*Français*]

Des décisions de qualité rendues aux parties dans un délai raisonnable sont la marque distinctive du TATC. Le tribunal agit d'une manière ouverte et impartiale qui soit conforme à l'équité procédurale et aux règles de justice naturelle.

[*Traduction*]

Le TATC est rattaché au portefeuille du ministre des Transports. En tant que président, je rends compte au Parlement par l'entremise du ministre. La crédibilité du tribunal repose sur son équipe de conseillers à temps partiel. Le président répartit les affaires entre les conseillers du tribunal en fonction de leurs connaissances, de leur expérience et de leurs compétences dans leurs domaines des transports respectifs. À l'issue d'une audience, le tribunal peut confirmer ou infirmer la décision du ministre, y substituer sa propre décision, et dans certains cas, renvoyer l'affaire au ministre pour réexamen.

Les coûts d'exploitation du tribunal sont principalement établis en fonction de nos postes à temps plein et du nombre d'audiences tenues par nos conseillers sur une base annuelle. Le budget de fonctionnement actuel du tribunal s'élève à un peu plus de 2 millions de dollars.

En conclusion, les secteurs des transports du Canada évoluent en permanence en réponse à des technologies nouvelles et émergentes et à l'amélioration de la sécurité et des méthodes d'évaluation des risques. Le Tribunal d'appel des transports du Canada continuera de s'acquitter de son rôle essentiel qui consiste à rendre des décisions indépendantes et impartiales relativement aux mesures administratives et d'application de la loi prises par le ministre des Transports du Canada.

Monsieur le président, voilà qui met fin à mes observations. Je serai maintenant ravi de répondre aux questions des membres du comité.

Le président : Merci beaucoup. Nous commencerons maintenant la période de questions.

Senator Simons: Thank you, Mr. Sullivan. I had never heard of your organization before now, I am ashamed to admit it. That was a thorough background briefing. I am now 100 per cent smarter about this agency than I was before I came here this evening.

My question is actually for Mr. Saunders, if I may. When we heard testimony yesterday, there was some question about privacy, and what privacy laws and regimes would apply to the new agency, as opposed to CATSA. Given the amount of personal information CATSA comes across, I wanted to make sure I understood how you handle privacy now and how that might be different under the new model.

Mr. Saunders: Thank you very much, senator. Currently, we handle privacy in terms of following and adhering to the Privacy Act. We are audited on a regular basis, and if there are recommendations for improvements we adhere to and follow those. Our privacy focus is quite strong.

In terms of going forward in the new proposed entity, I will ask my colleague who is managing and leading that process from the CATSA perspective to comment on that.

Nancy Fitchett, Acting Vice President, Corporate Affairs and Chief Financial Officer, Canadian Air Transport Security Authority: We are working with Transport Canada, as well as Treasury Board and the Office of the Privacy Commissioner, to determine whether PIPEDA is the appropriate legislation going forward and what those implications would be for the new designated screening authority.

Senator Simons: My other question was about staff. Your conclusion left me a bit puzzled. Is it your understanding that staff would be rolled over into the new agency? Would people have to reapply for their jobs? Would there be a difference about who is union and who is not? What does this change mean for the people who work for CATSA?

Mr. Saunders: Actually, CATSA does not have any responsibility in terms of government policy, nor can we speak on behalf of Transport Canada who is leading the negotiations with industry. We also cannot speak on behalf of industry. So it becomes a question I really can't comment on.

Senator Simons: Are your staff now members of a union?

La sénatrice Simons : Merci, monsieur Sullivan. Je n'avais jamais entendu parler de votre organisation avant aujourd'hui, et j'ai bien honte de l'admettre. C'était là une présentation détaillée, et je me sens beaucoup mieux instruite au sujet de ce tribunal qu'avant d'arriver ici ce soir.

Ma question s'adresse à M. Saunders. Pendant les témoignages d'hier, nous avons eu des questions sur la protection de la vie privée et la façon dont les lois et les régimes de protection des renseignements personnels s'appliqueraient à la nouvelle administration, par comparaison à la façon dont ils s'appliquent à l'ACSTA. Compte tenu du volume des renseignements personnels qui passe par l'ACSTA, je voulais être certaine de bien comprendre comment vous assurez la protection des renseignements personnels aujourd'hui et en quoi ce pourrait être différent selon le nouveau modèle.

M. Saunders : Je vous remercie, sénatrice. À l'heure actuelle, nous protégeons les renseignements personnels en respectant la Loi sur la protection des renseignements personnels et en adhérant à ses principes. Nous faisons l'objet de vérifications périodiques, puis nous suivons toute recommandation d'amélioration qui nous est faite à ce chapitre. Nous accordons beaucoup d'importance à la protection des renseignements personnels.

Pour ce qui est de la façon dont la nouvelle entité proposée les protégera, je demanderai à ma collègue, qui gère ce processus à l'ACSTA, de vous répondre.

Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim, Affaires organisationnelles et chef des services financiers, Administration canadienne de la sûreté du transport aérien : Nous travaillons en collaboration avec Transports Canada, de même qu'avec le Conseil du Trésor et le Commissariat à la protection de la vie privée, pour déterminer si la LPRPDE est la bonne loi pour régir ces questions et évaluer quelles en seront les incidences sur la nouvelle administration de contrôle désigné.

La sénatrice Simons : Mon autre question porte sur le personnel. Votre conclusion m'a laissée un peu confuse. D'après votre interprétation, votre personnel sera-t-il muté à la nouvelle administration? Les employés devront-ils postuler de nouveau pour assurer leur emploi? Y aura-t-il une différence entre les employés syndiqués et ceux qui ne le sont pas? Que ce changement signifiera-t-il pour les employés de l'ACSTA?

M. Saunders : À l'heure actuelle, l'ACSTA n'a aucune compétence sur la politique gouvernementale, si bien que je ne peux pas m'exprimer au nom de Transports Canada, qui dirige les négociations avec le secteur. Nous ne pouvons pas nous exprimer au nom de l'industrie. C'est donc vraiment une question à laquelle je ne peux pas répondre.

La sénatrice Simons : Les membres de votre personnel sont-ils syndiqués à l'heure actuelle?

Mr. Saunders: We have 444 full-time employees in 9 locations: 8 class 1 airports, the biggest airports across the country, and in our headquarters. They are not unionized. For screening, through a third-party model we employ three contractors: Securitas, GardaWorld and G4S for approximately 8,280 screening officers. They are unionized, but they are not our employees.

Senator Simons: I don't want to put you in a position where you are speaking for people who are not you, but is it your understanding, Ms. Fitchett, that the new model would also rely upon contract workers from those big security agencies?

Mr. Saunders: Again, I can't speak on behalf of the new model or a new board of directors, but I think that would be continued, at least for a certain period of time. I can imagine that would be the most effective and efficient model, but again I can't really confirm —

Senator Simons: I didn't realize how much of this is actually contracted out. You have very few actual direct employees.

Mr. Saunders: That's correct. We have 444 employees.

Senator Simons: A nice, round number.

The Chair: Ms. Fitchett, how long do you think the transition will take?

Ms. Fitchett: Transport Canada has shared and communicated in various forums an expected asset sale date of March 31, so less than a year from now. I think they have been quite honest in sharing that that is an ambitious timeline. We would certainly share the view that that will be a stretch.

Senator Dasko: We are here today to talk about the legislation and the amendments, significant as they seem to be, from the presentation we had yesterday.

Mr. Saunders, I would like to ask for your thoughts about the legislation and the changes being proposed. What do you see as the strengths and weaknesses of the legislation that we are being asked to deliberate on?

Mr. Saunders: CATSA was not part of the deliberations or the creation of the act or the new entity. We were part of meetings with Transport Canada, but we have not been part of creating the new structure. So I think it's a bit difficult for me to comment on that.

M. Saunders : Nous avons 444 employés à temps plein répartis entre 9 endroits, soit entre les 8 aéroports de la classe 1, qui sont les plus grands aéroports du Canada, et nos bureaux administratifs. Ils ne sont pas syndiqués. Pour les contrôles de sécurité, nous faisons appel à trois sous-traitants, selon le modèle de prestation de services par l'entremise d'un tiers : Securitas, GardaWorld et G4S, qui nous assurent les services de 8 280 agents de contrôle. Ceux-ci sont syndiqués, mais ce ne sont pas nos propres employés.

La sénatrice Simons : Je ne voudrais pas vous demander de vous exprimer au nom d'autres personnes ou organismes, mais selon votre compréhension, madame Fitchett, le nouveau modèle s'appuiera-t-il lui aussi sur la sous-traitance et les services de ces grands organismes de sécurité?

M. Saunders : Encore une fois, je ne peux pas vous dire quel sera le nouveau modèle ni parler au nom du nouveau conseil d'administration, mais je pense que cette formule sera reconduite, au moins pour un certain temps. J'imagine que ce serait le modèle le plus efficace, mais encore une fois, je ne peux vraiment pas vous le confirmer...

La sénatrice Simons : Je ne me rendais pas compte de l'importance de la sous-traitance dans ce secteur. Vous avez très peu d'employés directs.

M. Saunders : C'est juste. Nous avons 444 employés.

La sénatrice Simons : C'est un beau chiffre symétrique.

Le président : Madame Fitchett, combien de temps la transition devrait-elle durer, selon vous?

Mme Fitchett : Transports Canada a communiqué sur diverses tribunes qu'il s'attendait à ce que la vente des actifs se conclue d'ici le 31 mars, ce qui est dans moins d'un an. Je pense que les fonctionnaires ont été très honnêtes en affirmant que c'était un objectif ambitieux. Nous sommes absolument d'accord pour dire que ce sera tout un défi.

La sénatrice Dasko : Nous sommes ici aujourd'hui pour parler du projet de loi et des modifications apportées, qui semblent importantes, d'après les témoignages que nous avons entendus hier.

Monsieur Saunders, j'aimerais vous demander ce que vous pensez de ce projet de loi et des modifications proposées. Quelles seraient les forces et les faiblesses du projet de loi dont nous devons débattre, à votre avis?

M. Saunders : L'ACSTA n'a pas participé aux discussions ni à l'élaboration du projet de loi ou à la création de la nouvelle administration. Nous avons participé à des réunions avec Transports Canada, mais nous n'avons pas participé à la création de la nouvelle structure. Il est donc un peu difficile pour moi de m'exprimer là-dessus.

You asked for my personal opinion, and personally I can go as far as saying our board of directors has endorsed this approach to an independent, not-for-profit entity.

Senator Dasko: Your board has supported it?

Mr. Saunders: They have. In fact, after the Canadian Transportation Act review in 2016, they sent a message to the minister at that time. If the committee would like, I can make a copy of that letter available through the clerk. It is clearly stated in that letter that our board supports the direction proposed by government.

Senator Dasko: I am asking your thoughts about the changes. You are obviously in the middle.

Mr. Saunders: I am excited. It's a very good approach and it makes an awful lot of sense. It will give CATSA a nimbleness and a flexibility we have not been subject to for a number of years. We look at it as an opportunity to address financial issues. We have, for the last five years, had single-year funding. This prevents us from doing any long-term planning and impedes the ability to meet the expectations of a lot of our stakeholders. As I said, to be able to plan on a long-term perspective, to meet those expectations and to plan for new technology and innovation, you have to be able to plan more than one year in advance. I look at this as a positive step.

Senator Dasko: Would you see a downside?

Mr. Saunders: The downside is it's a lot of work to get there. From an organizational perspective, we are ready.

[Translation]

Senator Cormier: My question is for Mr. Saunders and concerns the staff involved in the transition to this new organization and the official languages component, because I know that your organization has a responsibility to comply with the Official Languages Act. How do you think this transition will proceed with respect to the new organization's responsibility for compliance with the Official Languages Act?

Mr. Saunders: I don't see any change in our current approach. We comply with the terms of the Official Languages Act, and we will continue to do so with the new organization. I don't see any breaks or changes.

Senator Cormier: In terms of your staff across the country, the level of capacity to provide services in both official languages in the various airports certainly varies. We have seen

Vous me demandez mon opinion personnelle, mais tout ce que je peux vous dire, personnellement, c'est que notre conseil d'administration a appuyé la démarche de création d'un organisme indépendant sans but lucratif.

La sénatrice Dasko : Votre conseil d'administration l'appuie?

M. Saunders : Oui. En fait, après l'examen de la Loi sur les transports au Canada, en 2016, il a fait parvenir un message au ministre. Si les membres du comité le souhaitent, je peux leur en faire une copie par la greffière. Notre conseil d'administration affirme sans équivoque appuyer l'orientation proposée par le gouvernement.

La sénatrice Dasko : Je vous demande votre point de vue sur ces modifications. De toute évidence, vous êtes coincé entre deux chaises.

M. Saunders : Je suis emballé. C'est une excellente approche, qui tombe sous le sens. Elle donnera à l'ACSTA une souplesse que nous n'avons pas depuis des années. Nous voyons une solution à nos problèmes financiers. Depuis au moins cinq ans, le financement ne nous est consenti qu'une année à la fois. Cela nous empêche de faire toute planification à long terme et de répondre aux attentes de bons nombres de nos collaborateurs. Comme je le disais, pour pouvoir planifier à long terme, répondre aux attentes et prévoir l'intégration de nouvelles technologies et innovations, il faut pouvoir planifier plus d'une année à l'avance. Je pense que c'est un pas dans la bonne direction.

La sénatrice Dasko : Y voyez-vous des inconvénients?

M. Saunders : L'inconvénient, c'est que la transformation nécessitera beaucoup de travail. Notre organisation est toutefois prête.

[Français]

Le sénateur Cormier : Ma question s'adresse à M. Saunders et concerne le personnel de la transition vers cette nouvelle organisation et le volet des langues officielles, parce que je sais que votre organisme a une responsabilité en matière de respect de la Loi sur les langues officielles. À votre avis, comment cette transition se déroulera-t-elle en ce qui a trait à la responsabilité du nouvel organisme en matière de respect de la Loi sur les langues officielles?

M. Saunders : Je ne vois aucun changement à notre approche actuelle. Nous nous conformons aux modalités de la Loi sur les langues officielles et nous continuerons dans la même voie avec la nouvelle organisation. Je ne vois aucune rupture ni aucun changement.

Le sénateur Cormier : En ce qui concerne votre personnel à travers le pays, dans les différents aéroports, le niveau de capacité en ce qui a trait à la prestation des services dans les

this because we travel across the country. This probably goes beyond Bill C-97, but how do you plan to continue working to improve the quality of services in both official languages?

Mr. Saunders: You mentioned our employees; do you mean the workforce, the search and screening officers?

Senator Cormier: Yes.

Mr. Saunders: They are managed under a contract with their employer, and the official languages component is incorporated into the contract, so I don't anticipate any change.

Senator Cormier: Okay, thank you.

Senator Gagné: I wanted to mention that I asked the question to the witnesses yesterday. I was assured — and I had them repeated twice — that in transferring CATSA to this new entity, we would respect the official languages. However, I wanted to make another comment that echoes Senator Cormier's comments, namely that we must ensure that we increase the number of employees who are able to provide services in both official languages. So it is a matter of traveller safety, and I think we are aware of the challenges in this regard.

My next question is for Mr. Sullivan. You mentioned that the Transportation Appeal Tribunal of Canada currently has 12 full-time employees and 43 part-time employees. You are also going to hire seven new bilingual part-time members. As a first question, what percentage of employees have skills in both official languages?

I also note that the number of requests for review and appeal have increased, and you said that in the 2018-19 fiscal year, the Transportation Appeal Tribunal received 162 new requests for review and appeal. With regard to the forecasts for the next five years, I'd like to know what would be the extent of the increase in appeal requests and what that would mean for the tribunal's budget.

Mr. Sullivan: Thank you. There are two questions? We currently have 16 members who are bilingual.

Senator Gagné: Okay.

[*English*]

Mr. Sullivan: We also have the ability to conduct bilingual and French-only hearings both at the review and appeal levels.

Senator Gagné: Okay.

deux langues officielles varie certainement. On a pu le constater parce qu'on se promène un peu partout au pays. Cela déborde probablement du projet de loi C-97, mais comment imaginez-vous poursuivre le travail pour améliorer la qualité des services dans les deux langues officielles?

M. Saunders : Vous avez parlé de nos employés; parlez-vous plutôt de l'effectif, soit les agents de fouille ou de contrôle?

Le sénateur Cormier : Oui.

M. Saunders : Ils sont gérés dans le cadre d'un contrat avec leur employeur, et le volet des langues officielles est incorporé dans ce contrat, donc je n'entrevois aucun changement.

Le sénateur Cormier : D'accord, merci.

La sénatrice Gagné : Je voulais mentionner que j'ai posé la question hier aux témoins. On m'a assurée — et je les ai fait répéter deux fois — que dans le transfert de l'ACSTA à cette nouvelle entité, on respecterait les langues officielles. Il reste que je voulais faire un autre commentaire qui rejoint les propos du sénateur Cormier, soit qu'il faut veiller à augmenter le nombre d'employés qui sont en mesure d'offrir les services dans les deux langues officielles. C'est donc une question de sécurité du voyageur, et je pense que l'on est conscient des défis à ce chapitre.

Ma question suivante s'adresse à M. Sullivan. Vous avez parlé du Tribunal d'appel des transports du Canada qui est composé à l'heure actuelle de 12 employés à temps plein et de 43 conseillers à temps partiel. Vous allez aussi embaucher sept nouveaux conseillers bilingues à temps partiel. Comme première question, quel est le pourcentage des employés qui ont des compétences dans les deux langues officielles?

Je constate également que le nombre de demandes de révision et d'appel a augmenté, et vous dites qu'au cours de l'exercice financier de 2018-2019, le Tribunal d'appel des transports a reçu 162 nouvelles demandes de révision et d'appel. Je voudrais savoir, en ce qui concerne les prévisions pour les cinq prochaines années, quelle serait l'ampleur de l'augmentation des demandes d'appel et ce que cela signifierait pour le budget du tribunal?

M. Sullivan : Merci. Il y a deux questions? Maintenant, nous avons 16 conseillers qui sont bilingues.

La sénatrice Gagné : D'accord.

[*Traduction*]

M. Sullivan : Nous pourrions aussi tenir des audiences bilingues ou exclusivement francophones tant en révision qu'en appel.

La sénatrice Gagné : Très bien.

Mr. Sullivan: We are hiring three new bilingual members strictly for the maritime or the marine sector, which will give us —

[*Translation*]

— a tremendous capacity in the marine sector as well.

Senator Gagné: Okay.

Mr. Sullivan: As for your second question about five-year forecasts —

Senator Gagné: Budget forecasts, actually.

Mr. Sullivan: Yes.

[*English*]

As it stands right now, we expect to see a 30 per cent increase in operational activity over the next two years, which will allow us to come up to meet the new expanded mandate. It is my estimation that that augmentation or increase will continue. As far as resources are concerned, we are somewhat flexible and nimble and can hire, recruit and select new members and adjudicators in a relatively quick fashion — about six months — to bring them on board and train them to conduct hearings in both official languages.

[*Translation*]

Senator Gagné: With regard to your staff, you say you are flexible and able to hire fairly quickly. Do you contract or are people hired on an occasional, non-permanent or contractual basis?

Jacqueline Corado, Vice-Chairperson, Transportation Appeal Tribunal of Canada: Most employees of the Transportation Appeal Tribunal of Canada are bilingual at one level or another, depending on the classification of their position. There are federal government employees who must be bilingual at the CCC level, which is one of the highest levels. All employees are bilingual on the Transportation Appeal Tribunal of Canada.

Senator Gagné: Okay, thank you.

[*English*]

Senator MacDonald: Thank you to the witnesses. It is great to have the head of CATSA here.

I am curious, do your ears burn during the day, people complaining about CATSA? Like all of us here, I spend a lot of time in airports, particularly the Halifax airport, and I see improvements all the time. Things are always getting better. I

M. Sullivan : Nous sommes en train d'embaucher trois nouveaux employés bilingues strictement pour le secteur maritime ou marin, ce qui nous procurera...

[*Français*]

— une capacité formidable dans le secteur marin aussi.

La sénatrice Gagné : D'accord.

M. Sullivan : Concernant votre deuxième question quant aux prévisions sur cinq ans...

La sénatrice Gagné : En effet, les prévisions budgétaires.

M. Sullivan : Oui.

[*Traduction*]

Dans l'état actuel des choses, nous nous attendons à une augmentation de 30 p. 100 des activités opérationnelles au cours des deux prochaines années, ce qui nous permettra de nous acquitter de notre nouveau mandat élargi. Je m'attends à ce que cette augmentation se poursuive. En ce qui concerne les ressources, nous sommes assez souples et nous pouvons embaucher et choisir de nouveaux conseillers et arbitres assez vite (dans un horizon d'environ six mois), ainsi que les former pour qu'ils puissent tenir des audiences dans les deux langues officielles.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : En ce qui concerne votre personnel, vous dites être flexible et pouvoir embaucher assez rapidement. Est-ce que vous procédez par contrat ou les gens sont-ils embauchés de façon occasionnelle, sans permanence, ou de façon contractuelle?

Jacqueline Corado, vice-présidente, Tribunal d'appel des transports du Canada : Les employés du Tribunal d'appel des transports du Canada sont tous bilingues, pour la plupart, à un niveau ou un autre, selon la classification de leur poste. Il y a des employés de l'administration fédérale qui doivent être bilingues au niveau CCC, qui est l'un des niveaux les plus élevés. Les employés sont tous bilingues au sein du Tribunal d'appel des transports du Canada.

La sénatrice Gagné : D'accord, merci.

[*Traduction*]

Le sénateur MacDonald : Je remercie les témoins. Je suis content de voir le président de l'ACSTA comparaître devant nous.

Je suis curieux, est-ce que les oreilles vous silent toute la journée parce que les gens ne cessent de se plaindre de l'ACSTA? Comme tout le monde ici, je passe beaucoup de temps dans les aéroports, particulièrement à l'aéroport de

think one thing we can compare is the way we travel through our airports to the way a Canadian can travel through American airports. With the TSA, when you go through the American airports, I find there are times when — although I am a frequent traveller and they have all kinds of documentation on me and I have a NEXUS card — all things go the way you want them to and I can get through an American airport quicker and more efficiently than I can get through a Canadian airport.

As a senator and somebody who would go with some official documentation, I find that odd. For the average person, I would find it odd, too. Why is it so much more difficult to get through our airports rapidly when I can be fast-tracked through an American airport?

Mr. Saunders: When you refer to being fast-tracked, is that using Global Entry or NEXUS?

Senator MacDonald: And through the TSA.

Mr. Saunders: So you are using pre-check?

Senator MacDonald: Yes. Why don't we have that or an equivalent in Canada?

Mr. Saunders: What we have now are the Trusted Travellers lanes. We have dedicated Trusted Travellers and queue-jump. The rules and regulations come from Transport Canada. We are following all the rules and regulations. We are enforcing them as they are designed. The TSA looks at it differently. This is really a question for Transport Canada, because they develop all the regulations and provide them to us. We are the service delivery or the operator. That's the fundamental difference.

Senator MacDonald: Will the new changes address any sort of roadblocks or blockage in terms of a smoother operating system?

Mr. Saunders: I don't think it would. A change to an independent, not-for-profit entity would not really make much of a difference. It is really around the regulations and the appetite to accept risk. That is something that is with the department, not with CATSA.

Senator MacDonald: Okay. Great.

The Chair: Further to that, because I asked this question the other day, too, it is not in the line-up that's a problem. Well, that's a problem too, because you have one line for NEXUS cards. But when you get to the line you go through exactly the

Halifax, et j'y constate constamment des améliorations. Les choses s'améliorent toujours. Je pense toutefois qu'il y a lieu de comparer l'expérience des Canadiens dans les aéroports canadiens à leur expérience dans les aéroports américains. Quand je passe par un aéroport américain, qui relève de la TSA, je constate que souvent, tout se passe comme voulu et je peux franchir les contrôles beaucoup plus vite et efficacement que dans un aéroport canadien, mais il faut dire que je voyage souvent et que j'ai toutes sortes de documents sur moi, dont une carte NEXUS.

En tant que sénateur et titulaire de toutes sortes de documents officiels, je trouve cela bizarre. Je trouve cela bizarre pour le voyageur moyen aussi. Pourquoi est-il tellement plus difficile de franchir les contrôles de nos aéroports rapidement, alors que je peux franchir très vite ceux d'un aéroport américain?

M. Saunders : Quand vous dites que vous franchissez les contrôles plus rapidement, est-ce grâce au système Global Entry ou NEXUS?

Le sénateur MacDonald : Par celui de la TSA aussi.

M. Saunders : Vous avez donc fait l'objet d'une vérification préalable?

Le sénateur MacDonald : Oui. Comment se fait-il que nous n'ayons pas ce système ou l'équivalent au Canada?

M. Saunders : Nous avons des voies réservées pour les voyageurs dignes de confiance. Nous avons un programme spécial pour les voyageurs dignes de confiance, qui leur permet de passer à l'avant de la file. La réglementation relève de Transports Canada. Nous suivons toutes les règles. Nous les faisons appliquer telles qu'elles ont été conçues. Les règles de la TSA sont un peu différentes. Ce serait vraiment une question à poser aux responsables de Transports Canada, parce que ce sont eux qui établissent les règles et qui nous les imposent. Pour notre part, nous sommes responsables de la prestation de services ou de l'exploitation. C'est la différence fondamentale entre nous.

Le sénateur MacDonald : Ces changements permettront-ils d'aplanir les obstacles au bon déroulement des opérations?

M. Saunders : Je ne le pense pas. La création d'un organisme indépendant sans but lucratif n'y changera pas grand-chose. C'est vraiment une question de réglementation et d'acceptation du risque. Cela relève du ministère et non de l'ACSTA.

Le sénateur MacDonald : Très bien.

Le président : J'aimerais ajouter une chose, parce que j'ai posé cette question l'autre jour, moi aussi. Ce n'est pas tant la file qui pose problème, bien que c'en soit un aussi, parce qu'il y a une file pour les détenteurs de carte NEXUS, mais quand on

same process that you do if you are not a NEXUS holder. Nothing changes.

In the States, when you go to Global Entry you don't have to pull your computer out of your bag, you don't have to take off your jacket or your shoes. You don't have to do half the things you have to do when travelling through a Canadian NEXUS line. Why is that?

When you go to the Ottawa airport, that NEXUS line-up is way back. If you go through the regular line, there are six or seven different gates to go into. It doesn't make any sense to me. It is lined up for no reason. Why would you still do that? Why would you take a NEXUS cardholder and put him through the same process as the person who travels maybe once every three months?

Mr. Saunders: I would actually say there are differences between the standard screening and the NEXUS lane in Canada. The first is you can keep headgear or headwear on, you can keep a light jacket on, you can leave a belt and shoes on and you don't have to take small, metallic objects out of your pockets either if you are in a Trusted Travellers lane in Canada.

The Chair: I have to take mine stuff out in Ottawa. In Saskatoon, I can go through a regular line and I don't have to take my shoes off and if I have a light jacket on I'm fine. There is no difference.

Mr. Saunders: I would say there is a difference.

The Chair: All right. I will take pictures.

Mr. Saunders: I can refer you to our website where it is all there. In terms of why, in terms of capacity, there is such a line-up, I believe we are working with Transport Canada to try to increase the membership of the Trusted Travellers membership lane. That's what we are trying to do. In that vein, if we can get enough people, we can open up a lane from a permanent perspective. Right now, the volume in many airports does not support having a dedicated Trusted Travellers lane open.

The Chair: Mr. Sullivan, why was the clarification about the Transportation Appeal Tribunal of Canada's jurisdiction regarding the Marine Liability Act not included in the Budget Implementation Act, 2018, No. 2, that originally introduced the administrative monetary penalties? Why are we doing it now?

Jacqueline Corado, Vice-Chairperson, Transportation Appeal Tribunal of Canada: The answer to that is we don't really know. Bill C-86 amended the Marine Liability Act. It implemented monetary penalties that we will be responsible for adjudicating. The transitional amendment came in Bill C-97. We

fait la file, on est assujéti aux mêmes contrôles que ceux qui ne détiennent pas de carte NEXUS. Il n'y a rien de différent.

Aux États-Unis, les détenteurs de carte Global Entry n'ont pas besoin de sortir leur ordinateur de leur sac, ni d'enlever leur manteau ou leurs souliers. Ils n'ont pas la moitié des obligations imposées aux voyageurs canadiens détenteurs d'une carte NEXUS. Pourquoi?

À l'aéroport d'Ottawa, la file pour les détenteurs de carte NEXUS est très longue. Il y a six ou sept postes de contrôle pour les gens qui font la file ordinaire. Cela n'a aucun sens, selon moi. Il faut faire la file sans raison. Pourquoi est-ce encore ainsi? Pourquoi les titulaires de carte NEXUS sont-ils assujétiés aux mêmes démarches que la personne qui voyage une fois tous les trois mois?

M. Saunders : Je vous dirais qu'il y a des différences entre le contrôle standard et le contrôle dans la voie NEXUS au Canada. La première, c'est qu'on peut garder sa coiffure ou son chapeau, de même qu'un manteau léger, on peut garder sa ceinture et ses chaussures, et il n'est pas nécessaire de retirer les petits objets métalliques de ses poches quand on entre par la voie réservée aux voyageurs dignes de confiance au Canada.

Le président : Je dois sortir mes choses de mes poches à Ottawa. À Saskatoon, je peux utiliser une file ordinaire et je n'ai pas besoin d'enlever mes chaussures, puis je peux garder un petit manteau sur moi. Cela ne fait pas de différence.

M. Saunders : Je crois qu'il y a des différences.

Le président : Très bien. Je prendrai des photos.

M. Saunders : Je vous invite à consulter notre site web, où vous pouvez trouver toute l'information. Pour ce qui est de la capacité et des raisons pour lesquelles les files sont si longues, nous travaillons avec Transports Canada pour essayer d'augmenter le nombre de voyageurs dignes de confiance. C'est ce que nous essayons de faire. S'il y en avait plus, nous pourrions ouvrir une voie réservée pour eux de manière permanente. À l'heure actuelle, le volume dans beaucoup d'aéroports ne justifie pas l'ouverture en permanence d'une voie réservée aux voyageurs dignes de confiance.

Le président : Monsieur Sullivan, pourquoi la précision sur les compétences du Tribunal d'appel des transports du Canada concernant la Loi sur la responsabilité en matière maritime n'a-t-elle pas été incluse à la Loi n° 2 d'exécution du budget de 2018, par laquelle ont été instaurées les sanctions administratives pécuniaires? Pourquoi le faire maintenant?

Jacqueline Corado, vice-présidente, Tribunal d'appel des transports du Canada : La réponse, c'est que nous ne le savons pas vraiment. Le projet de loi C-86 modifiait la Loi sur la responsabilité en matière maritime. Il instaurait les sanctions pécuniaires sur lesquelles nous aurons la responsabilité de

are not aware why it was not done in Bill C-86, but here we are today.

The Marine Liability Act is in force now, but our section 2 has not been amended to give us that jurisdiction. That is what Bill C-97 is doing now.

The Chair: Any other questions?

Senator Simons: Mr. Saunders, have you ever worn an underwire brassiere?

Senator Manning: Don't answer that question.

Senator Simons: Is it possible for CATSA to explain to the gentlemen who work for its agency what an underwire brassiere is and why a gal might wear one?

Mr. Saunders: I would rather not. Senator Manning is suggesting I not answer that.

Senator Manning: Don't go there.

Senator Simons: I can't tell you how many breast exams I have had — far more in airport screenings than through my GP.

Mr. Saunders: Likely going through a walk-through, which is a magnetometer. It detects metal. The regulations stipulate that we have to resolve every single alarm. We have to resolve it, and one of the ways to do that is a pat-down.

The Chair: That's a very interesting way to end the meeting. I want to thank the witnesses for appearing here today. And thank you, Senator Manning, for suggesting that the witness not answer that question.

(The committee adjourned.)

trancher. La disposition transitoire a plutôt été incluse au projet de loi C-97. Nous ne savons pas pourquoi elle n'a pas été incluse au projet de loi C-86, mais c'est là où nous en sommes aujourd'hui.

La Loi sur la responsabilité en matière maritime est désormais en vigueur, mais notre article 2 n'a pas été modifié pour nous conférer ce pouvoir. C'est ce que vient faire le projet de loi C-97 maintenant.

Le président : Y a-t-il d'autres questions?

La sénatrice Simons : Monsieur Saunders, avez-vous déjà porté une brassière à armature?

Le sénateur Manning : Ne répondez pas à cette question.

La sénatrice Simons : Serait-il possible que l'ACSTA explique aux messieurs qui travaillent pour elle à quoi sert une brassière à armature et pourquoi une femme en porterait une?

M. Saunders : Je ne m'aventurerai pas sur ce terrain. Le sénateur Manning me suggère de ne pas répondre à cette question.

Le sénateur Manning : C'est un terrain glissant.

La sénatrice Simons : Je ne peux vous dire combien d'exams des seins j'ai subis. J'en ai subi beaucoup plus lors de contrôles dans des aéroports que sur recommandation de mon médecin.

M. Saunders : Vous avez dû franchir des portiques de détection du métal, soit des magnétomètres. Le règlement dicte que nous devons trouver la source de chaque alarme. Nous devons la trouver, et l'une des façons de le faire consiste à effectuer une fouille par palpation.

Le président : Quelle façon intéressante de clore la séance d'aujourd'hui! Je souhaite remercier les témoins d'avoir comparu ici aujourd'hui. Je vous remercie, sénateur Manning, d'avoir recommandé au témoin de ne pas répondre à cette question.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, May 28, 2019

Transport Canada:

Michael DeJong, Director General, Multi-modal and Road Safety Programs;

Colin Stacey, Acting Director General, Pilotage Act Review;

Sara Wiebe, Director General, Air Policy;

Keith Jones, Director, International Marine Policy.

Wednesday, May 29, 2019

Canadian Air Transport Security Authority:

Michael Saunders, President and Chief Executive Officer;

Nancy Fitchett, Acting Vice President, Corporate Affairs and Chief Financial Officer.

Transportation Appeal Tribunal of Canada:

Charles S. Sullivan, President and Chief Executive Officer;

Jacqueline Corado, Vice-Chairperson.

TÉMOINS

Le mardi 28 mai 2019

Transports Canada :

Michael DeJong, directeur général, Programmes multimodaux et de sécurité routière;

Colin Stacey, directeur général intérimaire, Examen de la Loi sur le pilotage;

Sara Wiebe, directrice générale, Politique aérienne;

Keith Jones, directeur, Politique maritime internationale.

Le mercredi 29 mai 2019

Administration canadienne de la sûreté du transport aérien :

Michael Saunders, président et chef de la direction;

Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim, Affaires organisationnelles et chef des services financiers.

Tribunal d'appel des transports du Canada :

Charles S. Sullivan, président et chef de la direction;

Jacqueline Corado, vice-présidente.