

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, May 26, 2026

The Standing Senate Committee on National Finance met this day at 9 a.m. [ET] to study the subject matter of Bill C-30, An Act to implement certain provisions of the spring economic update tabled in Parliament on April 28, 2026.

**Senator Claude Carignan** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** I wish to welcome all senators, as well as the viewers across the country who are watching us on [sencanada.ca](http://sencanada.ca). My name is Claude Carignan, senator from Quebec and chair of the Standing Senate Committee on National Finance.

Now, I would like to ask my colleagues to introduce themselves.

**Senator Forest:** Good morning and welcome. Éric Forest, independent senator from the Gulf division in Quebec.

[*English*]

**Senator Papatello:** Good morning. Sandra Papatello, Ontario.

[*Translation*]

**Senator Gignac:** Good morning. Clément Gignac from Quebec.

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

**Senator Galvez:** Good morning. Rosa Galvez from Quebec.

**Senator Cardozo:** Good morning. Andrew Cardozo from Ontario.

[*English*]

**Senator Robinson:** Hello and good morning. Mary Robinson, representing Prince Edward Island.

**Senator Ross:** Good morning. Krista Ross, New Brunswick.

**Senator MacAdam:** Jane MacAdam, Prince Edward Island.

[*Translation*]

**Senator Hébert:** Martine Hébert from Quebec.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 26 mai 2026

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 heures (HE), pour étudier la teneur du projet de loi C-30, Loi portant exécution de certaines dispositions de la mise à jour économique du printemps déposée au Parlement le 28 avril 2026.

**Le sénateur Claude Carignan** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Bienvenue à tous les sénateurs et sénatrices ainsi qu'aux Canadiens qui se joignent à nous par l'entremise de [sencanada.ca](http://sencanada.ca). Je suis Claude Carignan, sénateur du Québec et président du Comité sénatorial permanent des finances nationales.

J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

**Le sénateur Forest :** Bonjour et bienvenue. Éric Forest, sénateur indépendant de la division du Golfe, au Québec.

[*Traduction*]

**La sénatrice Papatello :** Bonjour à tous. Sandra Papatello, Ontario.

[*Français*]

**Le sénateur Gignac :** Bonjour. Clément Gignac, du Québec.

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

**La sénatrice Galvez :** Bonjour. Rosa Galvez, du Québec.

**Le sénateur Cardozo :** Bonjour. Andrew Cardozo, de l'Ontario.

[*Traduction*]

**La sénatrice Robinson :** Bonjour à tous. Mary Robinson, de l'Île-du-Prince-Édouard.

**La sénatrice Ross :** Bonjour chers collègues. Krista Ross, Nouveau-Brunswick.

**La sénatrice MacAdam :** Jane MacAdam, Île-du-Prince-Édouard.

[*Français*]

**La sénatrice Hébert :** Martine Hébert, du Québec.

[English]

**The Chair:** Welcome to Senator Robinson, a new member of this committee. She will be a very positive addition.

[Translation]

Today we begin our study on the subject matter of Bill C-30, An Act to implement certain provisions of the spring economic update tabled in Parliament on April 28, 2026.

For our first panel today, we are pleased to welcome our friends from the Department of Finance: Mark Maxson, Senior Director, Employment and Education Taxation; Gervais Coulombe, Director General (Legislation), Sales Tax Division; and Galen Countryman, Director General, Federal-Provincial Relations Division, Economic, Fiscal and Intergovernmental Policy Branch.

Welcome and thank you very much for accepting our invitation to appear today. I understand that Mr. Coulombe has a short introduction to make, and then we will proceed with the question period until 10 a.m.

**Gervais Coulombe, Director General (Legislation), Sales Tax Division, Department of Finance Canada:** Thank you.

I will provide an overview of the measures for which the Department of Finance officials are here this morning.

As you said, an economic update was tabled on April 28, 2026.

[English]

Part 1 of the bill implements a number of income tax measures, including changes to the Labour Mobility Deduction, measures to support employee ownership, adjustments to the Home Buyers' Plan and targeted investment incentives.

[Translation]

Part 2 implements excise measures, including the temporary suspension of excise taxes on certain fuels, as well as extensions to existing relief for the alcohol sector.

[English]

We are also joined by Finance colleagues who can support the committee's review of Divisions 1, 2, 3 and 5 of Part 3, which include amendments to statutes such as the Bank Act, the Bank of Canada Act, the Canadian Payments Act and the Canada Pension Plan.

[Traduction]

**Le président :** Je tiens à souhaiter la bienvenue à la sénatrice Robinson, une nouvelle membre du comité et un grand atout pour notre équipe.

[Français]

Nous commençons aujourd'hui notre étude de la teneur du projet de loi C-30, Loi portant exécution de certaines dispositions de la de témoins mise à jour économique du printemps déposée au Parlement le 28 avril 2026.

Pour notre premier groupe aujourd'hui, nous avons le plaisir d'accueillir nos amis du ministère des Finances : M. Mark Maxson, directeur principal, Emploi et éducation, M. Gervais Coulombe, directeur général (Législation), Division de la taxe de vente, et M. Galen Countryman, directeur général, Division des relations fédérales-provinciales, Direction de la politique économique, budgétaire et intergouvernementale.

Bienvenue et merci beaucoup d'avoir accepté notre invitation à comparaître aujourd'hui. Je comprends que M. Coulombe a une courte introduction à faire, et nous allons ensuite procéder à la période des questions jusqu'à 10 heures.

**Gervais Coulombe, directeur général (Législation), Division de la taxe de vente, ministère des Finances Canada :** Merci.

Je vais vous présenter un aperçu des mesures pour lesquelles les fonctionnaires du ministère des Finances sont ici ce matin.

Comme vous l'avez dit, une mise à jour économique a été déposée le 28 avril 2026.

[Traduction]

La première partie du projet de loi met en œuvre un certain nombre de mesures fiscales, notamment des modifications apportées aux mesures de déduction pour la mobilité de la main-d'œuvre, des mesures visant à soutenir l'actionnariat des employés, des ajustements au Régime d'accession à la propriété, ainsi que des mesures d'incitation aux investissements ciblés.

[Français]

La partie 2 concerne des mesures en matière d'accise, notamment la suspension temporaire des taxes d'accise sur certains carburants, ainsi que la prolongation de l'allègement existant pour le secteur des boissons alcoolisées.

[Traduction]

Nous sommes également accompagnés de plusieurs collègues du ministère des Finances, qui pourront aider le comité à examiner les sections 1, 2, 3 et 5 de la partie 3 du projet de loi, lesquelles comprennent des modifications apportées à des lois telles que la Loi sur les banques, la Loi sur la Banque de

[Translation]

We would be pleased to answer any questions you may have.

Thank you for having us.

**The Chair:** Thank you very much.

**Senator Forest:** Welcome.

My first question is about the support measures for microbreweries. We had long wondered about the two-year extension of the 2% cap on the annual inflation adjustment of alcohol excise duty and the 50% reduction in excise duty rates on the first 15,000 hectolitres.

What is the rationale for renewing this temporary measure rather than establishing a predictable and reasonable one? This could provide greater certainty to investors in this industry, who have been vulnerable in recent years, not only due to the dynamics of supply and demand, but also because of the intense competition in this sector. It's an important sector in Canada's tourism profile, and particularly for Quebec.

**Mr. Coulombe:** Thank you for the question.

I'll start with the 2% cap on inflation adjustments. We must remember that in a normal environment, the Bank of Canada's inflation range is 2% to 3%. There have been years of very high inflation in the past. The government is trying to maintain a certain degree of stability. However, should the measure become permanent or not? These are matters of government policy.

The two-year extension of the inflation adjustment was announced on April 1. For example, next year, if inflation were higher than 2%, it would still be 2%. The reduced rates for microbreweries are part of a measure introduced in 2024 for a two-year period. Again, it's a government policy decision to extend it again for another two years.

That said, there are permanent reduced rates that apply to the first 75,000 hectolitres brewed in Canada by a Canadian brewer. Those rates have been in place since 2006, I believe. They remain permanent. It is only for the first three tiers, between zero and 2,000 hectolitres, between 2,000 and 5,000 hectolitres, and between 5,000 and 15,000 hectolitres, that an additional 50% reduction is granted for another two years.

développement du Canada, la Loi canadienne sur les paiements, et le Régime de pensions du Canada.

[Français]

Nous serons heureux de répondre à toute question que vous pourriez avoir.

Merci de nous recevoir.

**Le président :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Forest :** Bienvenue.

Ma première question concerne les mesures d'aide pour les microbrasseries. On s'était longuement questionné sur la prolongation de deux ans du plafond de 2 % sur le réajustement annuel du droit d'accise sur l'alcool en fonction de l'inflation et la réduction de 50 % des taux de droit d'accise sur les 15 000 premiers hectolitres.

Quelle est la logique de renouveler cette mesure temporaire plutôt que d'établir une mesure prévisible et raisonnable? Cela pourrait permettre de donner plus de certitude aux investisseurs de cette industrie, eux qui ont été fragilisés dans les dernières années, non seulement en raison du jeu de l'offre et de la demande, mais aussi en raison de la forte concurrence dans ce secteur d'activité. C'est un secteur important en matière de positionnement touristique du Canada, et particulièrement au Québec.

**M. Coulombe :** Merci de la question.

Je vais débiter avec le volet sur le plafonnement de 2 % des ajustements inflationnistes. Il faut se rappeler que dans un environnement normal, la fourchette d'inflation de la Banque du Canada se situe entre 2 et 3 %. Il y a eu des années à très forte inflation par le passé. Le gouvernement essaie de conserver une certaine stabilité. Cependant, est-ce que la mesure devrait devenir permanente ou pas? Ce sont des décisions de politique gouvernementale.

La prolongation de deux ans de l'ajustement inflationniste a été annoncée le 1<sup>er</sup> avril. Par exemple, l'année prochaine, si l'inflation était supérieure à 2 %, elle serait toujours de 2 %. Les taux réduits pour les microbrasseries font partie d'une mesure introduite en 2024 pour une période de deux ans. Encore une fois, c'est une décision de politique gouvernementale de la prolonger à nouveau de deux ans.

Cela dit, vous avez des taux réduits permanents qui s'appliquent aux 75 000 premiers hectolitres qui sont brassés au Canada par un brasseur canadien. Si je ne m'abuse, ces taux sont en place depuis 2006. Ils restent de manière permanente. Ce sont seulement les trois premiers paliers, soit entre 0 et 2 000 hectolitres, entre 2 000 et 5 000 hectolitres, et entre 5 000 et 15 000 hectolitres, qu'une réduction supplémentaire de 50 % est accordée pour encore deux ans.

**Senator Forest:** In this context, if the measure were to become permanent, could that help with predictability and the development of this sector?

**Mr. Coulombe:** Once again, these are political issues. I can't comment on hypotheticals. What we have here is a temporary extension measure.

**Senator Forest:** I was referring to your extensive experience to educate politicians.

My second question is about the provisions to support greenhouse production. Are we targeting only greenhouses for growing fruits and vegetables? Are flower or cannabis producers affected by these measures?

**Mr. Coulombe:** My colleague Shane Baddeley will come to the table for that question.

**Shane Baddeley, Director, Economic Development, Business Income Tax Division, Department of Finance Canada:** Thank you for the question. I will answer in English so that I can give a precise answer.

[English]

The immediate expensing measure for greenhouses applies to all greenhouses, regardless of what is grown inside, whether it be food, flowers or any greenhouse it applies to.

[Translation]

**Senator Forest:** So any greenhouse production is eligible for these measures?

**Mr. Baddeley:** Yes.

**Senator Forest:** Okay.

[English]

**Senator Cardozo:** I have two questions; I will pose both of them at the same time. The first question is on the Labour Mobility Deduction, and the second is on extending the Home Buyers' Plan.

On the Labour Mobility Deduction, it is an interesting issue that has had a long history. It started with the NDP putting forward private members' bills that the other two parties rejected. Then the Liberals picked it up, but the Conservatives were still against it. Then the Conservatives were for it, so now everybody is for it, which is great.

**Le sénateur Forest :** Dans le contexte, si la mesure devenait permanente, est-ce que cela pourrait aider la prévisibilité et le développement de ce secteur?

**M. Coulombe :** Encore une fois, ce sont des questions politiques. Je ne peux pas me prononcer sur des questions hypothétiques. On a ici une mesure d'extension temporaire.

**Le sénateur Forest :** Je me réfèrais à votre grande expérience pour éclairer les politiciens.

Ma deuxième question concerne les dispositions pour appuyer la production des serres. Est-ce que l'on cible seulement les serres pour la culture de fruits et légumes? Est-ce que les producteurs de fleurs ou de cannabis sont concernés par ces mesures?

**M. Coulombe :** Mon collègue Shane Baddeley viendra à la table pour cette question.

**Shane Baddeley, directeur, Développement économique, Division de l'impôt des entreprises, ministère des Finances Canada :** Merci de la question. Je vais répondre en anglais afin de donner une réponse précise.

[Traduction]

La mesure d'amortissement immédiat pour les serres s'applique à toutes les serres, quel que soit ce qui y est cultivé, qu'il s'agisse de denrées alimentaires, de fleurs, ou de tout autre type de production en serre concerné.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Toute culture faite en serre est donc admissible à ces mesures?

**M. Baddeley :** Oui.

**Le sénateur Forest :** D'accord.

[Traduction]

**Le sénateur Cardozo :** J'ai deux questions, et je vais les poser toutes les deux en même temps. La première concerne les mesures de déduction pour la mobilité de la main-d'œuvre, et la seconde porte sur la prolongation du Régime d'accession à la propriété.

En ce qui concerne les mesures de déduction pour la mobilité de la main-d'œuvre, il s'agit d'un enjeu intéressant qui remonte à loin. Tout a commencé lorsque le NPD a présenté des projets de loi d'initiative parlementaire que les deux autres partis ont rejetés. Les libéraux ont ensuite repris le flambeau, mais les conservateurs y étaient toujours opposés. Puis les conservateurs se sont ralliés à cette idée, si bien qu'aujourd'hui tout le monde y est favorable, ce qui est formidable.

There was a private member's bill in the last Parliament that extended the amount from \$4,000 to an unspecified amount, which I think didn't pass in the end; you can correct me if that's the case. But now you're limiting it to \$10,000, which is up from \$4,000. But you're reducing the distance threshold from 150 kilometres to 120 kilometres. My question is: Could you just explain those two figures?

The other question is on the Home Buyers' Plan. The idea was to make it easier for people to buy a home. In extending this further, did you look at the success of what you have done so far? This might sound a bit wrong, but are you sure you didn't make it too easy in the sense that you encouraged people to buy a home who could not afford it long term?

**Mark Maxson, Senior Director, Employment and Education Taxation, Department of Finance Canada:** Thank you for the question. I can speak to the Labour Mobility Deduction, and one of my colleagues will join us for the second question.

You have the history correct. There was a private member's bill in the prior Parliament. It was not passed before the election. It would have, actually, introduced a second, parallel deduction with no limit and a 120-kilometre threshold for relocations.

As you said, this proposal would increase the maximum expenditure from \$4,000 to \$10,000, so that's the amount that an individual can spend and deduct in a particular year in respect of all their relocations. The distance threshold effectively says that you need to be taking up temporary lodging somewhere that is at least 120 kilometres closer to the work site than your current dwelling.

**Senator Cardozo:** It is more generous?

**Mr. Maxson:** It is more generous; that's right.

**Senator Cardozo:** But why the \$10,000 limit as opposed to unlimited?

**Mr. Maxson:** That is, ultimately, a policy question, but it is not unusual to have some kind of limit on expenditures, just from a compliance perspective. This is a relatively new deduction.

Lors de la dernière législature, un projet de loi d'initiative parlementaire a été déposé, dont l'objectif était de porter le montant actuel de 4 000 \$ à un montant non précisé. Je crois que ce projet de loi n'a finalement pas été adopté, mais n'hésitez pas à me corriger si je me trompe. Or, le gouvernement limite désormais ce montant à 10 000 \$, ce qui représente une augmentation considérable. En revanche, le gouvernement réduit le seuil de distance maximal de 150 kilomètres à 120 kilomètres. Ma première question est donc la suivante: pourriez-vous simplement expliquer la logique derrière ces deux mesures?

Ma deuxième question concerne le Régime d'accession à la propriété. L'idée de base était de faciliter l'achat d'une première propriété pour les particuliers. Néanmoins, en élargissant la portée de ce programme, êtes-vous certain de ne pas avoir rendu les choses trop faciles? Autrement dit, le programme facilite l'accès à la propriété à des personnes qui n'ont pas les moyens de rembourser leur prêt hypothécaire sur le long terme.

**Mark Maxson, directeur principal, Emploi et éducation, ministère des Finances du Canada:** Merci pour cette question. Je vais vous parler du Régime d'accession à la propriété, et l'un de mes collègues se joindra à nous pour répondre à votre deuxième question.

Vous avez raison sur le fond. Comme vous l'avez dit, un projet de loi d'initiative parlementaire avait été présenté lors de la législature précédente, mais il n'a pas pu être adopté avant le déclenchement des élections. Ce projet de loi visait notamment à mettre en place une deuxième déduction parallèle, sans plafond, assujéti à un seuil de 120 kilomètres pour les déménagements.

Comme vous l'avez dit, cette proposition ferait passer le plafond de dépenses de 4 000 \$ à 10 000 \$; c'est donc le montant qu'un particulier peut dépenser et déduire au cours d'une année donnée pour l'ensemble de ses déménagements. Le seuil de distance stipule en substance que la personne doit s'installer dans un logement temporaire situé à au moins 120 kilomètres plus près de son lieu de travail par rapport à son domicile actuel.

**Le sénateur Cardozo:** Est-ce donc une mesure plus avantageuse pour les Canadiens qui cherchent à devenir propriétaires?

**M. Maxson:** Il s'agit effectivement d'une mesure plus généreuse par rapport au régime actuel.

**Le sénateur Cardozo:** D'accord, mais pourquoi imposer une limite de 10 000 \$ plutôt qu'un montant illimité?

**M. Maxson:** Au bout du compte, il s'agit d'une question de politique, mais il n'est pas inhabituel d'imposer une limite aux dépenses, simplement du point de vue de la conformité. Il s'agit d'une mesure de déduction relativement récente.

What we saw with the \$4,000 limit was that about 40% of claimants were hitting that cap. We think that at the \$10,000 cap, it should be considerably lower, but for now, that is where the government has set that limit.

**Senator Cardozo:** And what about the Home Buyers' Plan?

**Mark Walsh, Senior Director, Savings and Investment, Department of Finance Canada:** Thank you very much for your question.

The purpose of the Home Buyers' Plan extension of the grace period to repay is that the government recognizes that many Canadians who have recently purchased their first home or who wish to purchase their first home continue to face affordability challenges and could benefit from cash flow support.

The proposed measure will provide cash flow relief of up to \$4,000 per individual per year for the three years over which they are not required to repay the amount into their Registered Retirement Savings Plan, or RRSP.

**Senator Cardozo:** Do you know that it is a reasonable level or a safe level so that people are not buying homes who cannot afford them long term?

**Mr. Walsh:** Again, the idea is to ensure that Canadians who want to purchase their first home have cash flow support to be able to do so, and that is the objective.

**Senator Cardozo:** Thank you.

**Senator Ross:** I'm interested in hearing a bit about the capital gains tax exemption for the sale of a business to employee ownership trusts, or EOTs, or worker co-ops.

First of all, I'm wondering: When revenue is received over several years, if there is a vendor take-back, how does that work? They can be 10 years for the claim but 15 years for the vendor take-back.

I'm also wondering if there are any issues with this change for intergenerational family transfers that would be different than an EOT.

And for my last question, are you hearing anything from tech companies that rely on equity shares or stock compensation about if there are issues with the tie-up of funds with the vendor take-back?

Concernant la limite de 4 000 \$, nous avons observé qu'environ 40 % des demandeurs atteignaient ce plafond. Nous pensons que le plafond de 10 000 \$ devrait être considérablement revu à la baisse, mais pour l'instant, voilà la limite fixée par le gouvernement.

**Le sénateur Cardozo :** D'accord, et qu'en est-il du Régime d'accession à la propriété?

**Mark Walsh, directeur principal, Épargne et investissement, ministère des Finances du Canada :** Merci beaucoup de votre question.

L'objectif de la prolongation du délai de grâce pour le remboursement du Régime d'accession à la propriété est que le gouvernement reconnaît que de nombreux Canadiens qui ont récemment acheté leur première propriété ou qui souhaitent l'acheter, continuent d'être confrontés à des défis en matière d'abordabilité et pourraient bénéficier d'un soutien financier.

La mesure proposée offrira un allègement des flux de trésorerie pouvant atteindre 4 000 \$ par personne par année pour les trois années au cours desquelles elle n'est pas tenue de rembourser le montant dans son Régime enregistré d'épargne-retraite, ou REER.

**Le sénateur Cardozo :** Savez-vous si ce niveau est raisonnable? Comme je l'ai dit, il ne faut pas permettre à des gens d'obtenir un prêt hypothécaire s'ils ne sont pas en mesure de le rembourser sur le long terme.

**M. Walsh :** Comme je l'ai dit, l'idée générale est de veiller à ce que les Canadiens qui souhaitent acquérir une première propriété bénéficient d'un soutien financier pour pouvoir le faire, notamment en matière de liquidités.

**Le sénateur Cardozo :** Je vous remercie.

**La sénatrice Ross :** J'aimerais en savoir un peu plus sur l'exonération cumulative des gains en capital réalisés sur la vente d'une entreprise à une fiducie collective des employés ou à une coopérative de travailleurs.

Tout d'abord, je me pose la question suivante : lorsque des revenus sont reçus sur plusieurs années, s'il y a une reprise par le fournisseur, comment cela fonctionne-t-il? Le délai de grâce peut s'élever à 10 ans pour la réclamation, et à 15 ans pour la récupération par le fournisseur.

Je me demande également si ce changement pose des problèmes particuliers dans le cadre des transmissions familiales intergénérationnelles, par rapport à une fiducie collective d'employés, une FCE.

Et pour ma dernière question, est-ce que les entreprises de technologie qui comptent sur des actions ou une rémunération des actions vous disent s'il y a des problèmes avec le blocage des fonds avec la reprise par le vendeur?

**Mr. Walsh:** Thank you for the question.

With respect to the exemption for employee ownership trusts and making the exemption permanent, as announced in the statement, the objective there is to ensure that employee owners can become owners in their business. The Department of Finance Canada has undertaken an analysis to look at those issues.

I can get back to you with respect to your question about the tech companies, but we have not heard anything. I would have to take that back for consideration.

**Senator Ross:** I wonder if you have heard anything from smaller companies that might be interested in this type of transfer, especially those where there are no family members who are interested but rather a small company. Are they finding it is too complex to participate, or are there ways in which they can participate easily and take advantage of this opportunity?

**Mr. Walsh:** The intention, certainly, is to ensure that small businesses and families have the opportunity to avail themselves of the exemption. Yes, I would have to take the rest back.

**Senator Ross:** What size of company would it be mostly targeted toward in terms of the number of employees or volume?

**Mr. Walsh:** The exemption is \$10 million, so you are talking about a business sale that would yield a capital gain of \$10 million. Regarding the exact size of the businesses that we are targeting, I would have to take that back and get further information on that for you.

**Senator Ross:** Thank you.

[Translation]

**Senator Oudar:** Welcome to all of you.

I'm specifically interested in the Canadian Payments Act. I see that there's a provision in the act regarding the civil liability of directors, which is somewhat unusual in our body of legislation. Directors, other individuals, and so on, are exempt from any civil liability. Why is it necessary to include this immunity clause in the act?

**Nicolas Marion, Senior Director, Payments Policy, Financial Services Division, Department of Finance Canada:** Thank you for the question, senator.

I'm Nicolas Marion, Senior Director, Payments Policy.

**M. Walsh :** Je vous remercie de la question.

En ce qui concerne l'exemption pour les fiducies collectives des employés et le fait de rendre l'exemption permanente, comme on l'a annoncé dans l'énoncé, l'objectif est de s'assurer que les propriétaires d'employés peuvent devenir propriétaires de leur entreprise. Le ministère des Finances du Canada a entrepris une analyse pour évaluer ce genre de questions.

Je peux vous revenir en ce qui concerne votre question sur les entreprises de technologie, mais nous n'avons rien entendu pour le moment. Il faudrait que je prenne cela en considération.

**La sénatrice Ross :** Je me demande si vous avez entendu quoi que ce soit de la part de petites entreprises qui pourraient être intéressées par ce type de transfert, en particulier celles où il n'y a pas de membres de la famille qui sont intéressés, mais plutôt une petite entreprise. Est-ce qu'ils trouvent que c'est trop complexe pour y participer, ou y a-t-il des manières pour eux de profiter activement de cette occasion?

**M. Walsh :** L'objectif de cette mesure est de veiller à ce que les petites entreprises et les familles aient la possibilité de se prévaloir de cette exemption. Oui, il faudrait que je prenne le reste en note.

**La sénatrice Ross :** Quelle est la taille de l'entreprise visée, en ce qui concerne le nombre d'employés ou le volume d'affaires?

**M. Walsh :** Cette mesure d'exonération s'élève actuellement à 10 millions de dollars; on parle donc d'une cession d'entreprise susceptible de générer une plus-value de quelque 10 millions de dollars. Quant à la taille exacte des entreprises ciblées par cette mesure, je vais devoir me renseigner davantage à ce sujet pour vous.

**La sénatrice Ross :** Je vous remercie.

[Français]

**La sénatrice Oudar :** Bienvenue à tous.

Je me suis intéressée plus particulièrement à la Loi canadienne sur les paiements. Je vois qu'il y a une disposition dans la loi au niveau de la responsabilité civile des administrateurs, ce qui est un peu hors norme dans nos corpus législatifs. On dédouane de toute responsabilité civile les administrateurs, d'autres personnes, etc. Pourquoi a-t-on besoin d'ajouter cette clause d'immunité dans la loi?

**Nicolas Marion, directeur principal, Politiques des paiements, Division des services financiers, ministère des Finances Canada :** Je vous remercie de la question, madame la sénatrice.

Je suis Nicolas Marion, directeur principal, Politiques des paiements.

Payments Canada is a unique entity. There are no other entities that carry out the activities it does in Canada. It oversees national payment systems. It is established under the Canadian Payments Act, it is a non-profit organization, and it is a public policy entity. All of its expenses must be covered by its members.

The government's goal of increasing competition and innovation in the payments sector could result in potential members of Payments Canada deciding not to become members if they are concerned about their civil liability. Therefore, this provision provides a certain degree of civil immunity to the association, its employees and its administration. That said, Payments Canada members remain liable, and the immunity measure does not cover its members as such.

**Senator Oudar:** This civil immunity would mean that these individuals could not be sued by someone who has suffered harm as a result of a wrongful act. What are the consequences for the other parties to a contract of no longer having any recourse? This is, after all, significant. It prevents people from being sued, and it prevents people who allegedly suffered harm from being compensated. Could you explain to us why this provision exists? Could you also tell me if there are currently any legal actions pending in court?

**Mr. Marion:** Thank you again for your follow-up.

If it acts in good faith, Payments Canada would indeed have civil immunity. That said, this immunity would not apply to contracts. There is therefore an exclusion within the provision regarding contracts.

Specific issues may arise. In any case, users' use of Payments Canada payment services is facilitated through its members. We would therefore observe that an entity or an individual could sue a Payments Canada member if there was an issue with a payment or other matter. That would still remain in place. The immunity would not be extended to members as such, but would actually apply to Payments Canada.

**Senator Oudar:** Since this clause is quite clear, the court should rule that individuals cannot be compensated. In addition to the contractual liability included in the act for all other sectors, this would create immunity and prevent individuals from obtaining compensation in court.

**Mr. Marion:** To clarify, immunity does not extend to contractual arrangements.

**Senator Oudar:** Yes, that is indeed provided for in the act.

Paiements Canada est une entité particulière. Il n'y a pas d'autres entités qui ont des activités comme elle au Canada. Elle s'occupe des systèmes de paiement nationaux. Elle est constituée sous la Loi canadienne sur les paiements, elle est une organisation à but non lucratif et elle est une entité de politique publique. Toutes ses dépenses doivent être couvertes par ses membres.

L'objectif du gouvernement d'accroître la concurrence et l'innovation dans le domaine des paiements pourrait faire en sorte que des membres potentiels de Paiements Canada ne le deviendraient pas s'ils craignent pour leur responsabilité civile. Ainsi, en ayant cette disposition, cela fournit une certaine immunité civile à l'association, ses employés et son administration. Cela étant dit, les membres de Paiements Canada demeurent toujours responsables, et la mesure d'immunité ne couvre pas ses membres en tant que tels.

**La sénatrice Oudar :** Cette immunité civile ferait en sorte que ces gens ne pourraient pas être poursuivis par quelqu'un qui aurait subi des préjudices à la suite d'une faute. Quelles sont les conséquences pour les cocontractants de ne plus avoir de recours possibles? C'est tout de même important. Cela empêche les gens d'être poursuivis, et donc les personnes qui auraient subi des préjudices d'être indemnisées. Pourriez-vous nous expliquer pourquoi on a cette disposition? Pourriez-vous aussi me dire s'il y a actuellement des recours devant les tribunaux?

**M. Marion :** Je vous remercie encore de ce suivi.

Si elle exerce ses fonctions de bonne foi, Paiements Canada aurait effectivement une immunité civile. Cela étant dit, cette immunité ne s'appliquerait pas aux contrats. Il y a donc une exclusion à l'intérieur de la disposition concernant les contrats.

Des enjeux particuliers peuvent arriver. Dans tous les cas, l'utilisation des services de paiement de Paiements Canada par les utilisateurs est faite par l'interim de ses membres. On observerait donc qu'une entité ou un individu pourrait poursuivre un membre de Paiements Canada advenant un enjeu par rapport à un paiement ou autre. Cela demeurerait encore en place. L'immunité ne serait pas élargie aux membres comme tels, mais serait vraiment appliquée envers Paiements Canada.

**La sénatrice Oudar :** Cette clause étant assez claire, le tribunal devrait trancher pour que les personnes ne puissent pas être indemnisées. Outre la responsabilité contractuelle qui est incluse dans la loi pour tous les autres secteurs, cela créerait une immunité et empêcherait les personnes d'obtenir réparation devant un tribunal.

**M. Marion :** Pour préciser, l'immunité ne s'étend pas aux ententes contractuelles.

**La sénatrice Oudar :** Oui, cela est bien prévu dans la loi.

**Senator Hébert:** My question is about the labour mobility amendments.

Were these amendments determined following consultations with the industry? This is intended to meet the needs that will arise in the construction sector. Could you tell us how these measures were determined?

[English]

**Mr. Maxson:** Thank you for the question. The parameters of the enhancement to the deduction are consistent with recommendations made by Canada's Building Trades Unions in a pre-budget submission prior to Budget 2025, and there has been quite a lot of discussion in the public sphere around it over the past number of years, so it's based primarily on that.

[Translation]

**Senator Hébert:** Is there an estimate of how many positions this will help fill in relation to the shortages identified so far and those expected in the construction sector?

[English]

**Mr. Maxson:** In 2023, which is the last full year of data that we have for the deduction, there were around 2,500 workers who claimed the deduction. Our expectation is that the increase to the limit should not likely change the number of claimants. It will allow claimants to claim more. The change to the distance threshold could increase the opportunities to claim the deduction, but we don't expect a large increase in the number of claimants overall.

[Translation]

**Senator Hébert:** I understand, then, that this will help, but that it's not a miracle cure for meeting future needs in the construction sector. Thank you.

[English]

**Senator Robinson:** I'm looking at the eligible greenhouse component of this. The definition of "eligible greenhouse" in amended subsection 1104(2) is based on the capital cost allowance, or CCA, class and acquisition date. My question is specific to Atlantic Canadian producers expanding existing operations. Can you confirm that each addition or alteration to an existing greenhouse is treated as a separate eligible property under proposed subsection 1102(27) and that a producer whose structure was under construction on November 4, 2025, can elect to bring pre-November costs into the eligible pool under proposed subsection 1102(28)?

**La sénatrice Hébert :** Ma question porte sur les modifications liées à la mobilité de la main-d'œuvre.

Ces modifications ont-elles été déterminées à la suite de consultations avec l'industrie? Cela vise à combler les besoins que l'on aura dans le secteur de la construction. Pourriez-vous nous dire comment ces mesures ont été déterminées?

[Traduction]

**M. Maxson :** Merci pour cette question. Les modalités de l'amélioration de la déduction sont conformes aux recommandations formulées par les Syndicats des métiers de la construction du Canada dans un mémoire présenté avant la déposition du budget de 2025, et ce sujet a fait l'objet de nombreux débats publics au cours des dernières années; c'est donc principalement sur cette base qu'elle a été élaborée.

[Français]

**La sénatrice Hébert :** Existe-t-il une estimation quant au nombre de postes que cela permettra de pourvoir par rapport aux manques identifiés jusqu'à présent et pour ce qui s'en vient dans le secteur de la construction?

[Traduction]

**M. Maxson :** En 2023, qui correspond à la dernière année complète pour laquelle nous disposons de données concernant cette déduction, environ 2 500 travailleurs en ont bénéficié. Nous estimons que le relèvement du plafond ne devrait pas modifier le nombre de bénéficiaires. Il permettra simplement à ces derniers de bénéficier d'un montant plus élevé. La modification du seuil de distance pourrait multiplier les possibilités de bénéficier de cette déduction, mais nous ne prévoyons pas d'augmentation significative du nombre global de bénéficiaires.

[Français]

**La sénatrice Hébert :** J'en comprends donc que cela aidera, mais que ce n'est pas le remède miracle pour pallier les besoins à venir dans le secteur de la construction. Merci.

[Traduction]

**La sénatrice Robinson :** Je m'intéresse ici à la composante « serre admissible » incluse dans cette mesure. La définition de « serre admissible » figurant au paragraphe 1104(2) modifié repose sur la catégorie intitulée « déduction pour amortissement », ou DPA. Ma question concerne spécifiquement les producteurs du Canada atlantique qui souhaitent agrandir leurs exploitations existantes. Pourriez-vous confirmer que chaque ajout ou modification apportée à une serre existante est considéré comme un bien admissible distinct en vertu du paragraphe 1102(27) proposé, et qu'un producteur dont l'exploitation était en construction en date du 4 novembre 2025 peut choisir d'inclure les coûts antérieurs à novembre dans le bassin admissible en vertu du paragraphe 1102(28) proposé?

**Mr. Baddeley:** Yes, that's correct.

**Senator Robinson:** Thank you. The 100% deduction rate applies to greenhouses that become available for use before 2030, stepping down to 75% in 2030-31, then to 55% for 2032-33, then to 0%. In agriculture, construction timelines are vulnerable to supply chain delays and permitting backlogs. Is "available for use" administered strictly to the calendar date, or does the Department of Finance Canada have a relief mechanism for producers who proceed in good faith but face circumstances beyond their control?

**Mr. Baddeley:** Ultimately, that's a question for the CRA on administration, but "available for use" is defined in legislation. There is not necessarily a recourse if construction times lag. The timeline and the temporary treatment of this align with other immediate expensing measures and capital cost allowances elsewhere in the act, including the productivity super-deduction. So it is just aligning with that.

**Senator Robinson:** I'm new to this committee.

I want to talk a little about the fuel excise tax suspension. The suspension covers diesel fuel set to zero cents from April 20 to September 7. For agricultural producers in Atlantic Canada, diesel is a primary input for tractors, irrigation and grain drying. Does the zero rate apply equally to dyed diesel purchased for on-farm use or only to diesel sold at retail motor vehicle pumps?

**Nina Gormanns, Director, Excise Policy, Department of Finance Canada:** Thank you for the question. From a federal perspective, there is no such concept as dyed fuel, so it would apply equally to all diesel fuel.

**Senator Robinson:** In P.E.I. and in Atlantic Canada, peak agricultural diesel consumption falls during the potato harvest in late September through October. The suspension expires on September 7. Was Agriculture and Agri-Food Canada consulted on whether the window captures the full production calendar for Atlantic Canada, or was it calibrated to a national or central Canadian model?

**M. Baddeley :** Oui, c'est exact, je peux vous le confirmer.

**La sénatrice Robinson :** Je vous remercie. Le taux de déduction de 100 % s'applique aux serres qui sont mises en service avant 2030; il sera ramené à 75 % en 2030-2031, puis à 55 % en 2032-2033, avant de passer à 0 %. Au sein du secteur agricole, les délais de construction sont sensibles aux retards dans la chaîne d'approvisionnement et aux arriérés dans l'octroi des permis. La notion de « mise en service » est-elle strictement liée à la date civile, ou le ministère des Finances Canada dispose-t-il d'un mécanisme d'allègement pour aider les producteurs qui agissent de bonne foi, mais sont confrontés à des circonstances indépendantes de leur volonté?

**M. Baddeley :** En fin de compte, c'est une question qui relève de l'ARC sur le plan administratif, mais la notion de « mise en service » est définie dans la loi. Il n'y a pas nécessairement de recours en cas de retard dans les travaux de construction. Le calendrier et le traitement provisoire de cette mesure s'alignent sur d'autres mesures de déduction immédiate et de déduction pour amortissement prévues ailleurs dans la loi, y compris la super-déduction pour la productivité. Il s'agit donc simplement de nous aligner sur ce type de dispositions.

**La sénatrice Robinson :** Je tiens d'abord à dire que je suis une nouvelle venue au comité.

Je voudrais aborder brièvement la question de la suspension de la taxe d'accise sur les carburants. Cette mesure de suspension s'applique au carburant diesel, dont le taux est fixé à zéro cent du 20 avril au 7 septembre. Pour les producteurs agricoles du Canada atlantique, le diesel constitue un intrant essentiel pour les tracteurs, l'irrigation, et le séchage des céréales. Ce taux zéro s'applique-t-il de la même manière au diesel coloré acheté pour un usage agricole, ou uniquement au diesel vendu à la pompe pour les véhicules à moteur?

**Nina Gormanns, directrice, Politique d'accise, ministère des Finances Canada :** Merci pour votre question. À l'échelle fédérale, la distinction de « diesel coloré » n'existe pas; cette mesure s'appliquerait donc de la même manière à tous les types de carburants diesel.

**La sénatrice Robinson :** En ce qui concerne l'Île-du-Prince-Édouard et les provinces de l'Atlantique, la consommation de diesel agricole atteint son pic pendant la récolte de pommes de terre, c'est-à-dire de la fin du mois de septembre au mois d'octobre. La suspension de la taxe d'accise sur les carburants prend fin le 7 septembre. Le ministère de l'Agriculture et de l'Agroalimentaire du Canada a-t-il été consulté pour déterminer si cette période couvrirait l'intégralité du calendrier de production des provinces de l'Atlantique? La suspension de cette taxe a-t-elle été calibrée en fonction des besoins spécifiques aux provinces du centre du Canada?

**Ms. Gormanns:** Ultimately, the date chosen for the end of the suspension was a political decision. Since tax policy is under the purview of the Minister of Finance and the Prime Minister, the policy was developed by the Department of Finance.

**Senator Robinson:** Thank you.

[Translation]

**Senator Galvez:** Thank you very much for being here today.

My questions will focus on exemption taxes.

[English]

It's the federal fuel excise tax that is eliminated on gasoline and diesel. In the Spring Economic Update, you expanded the tax incentive for carbon capture, utilization and storage, or CCUS.

To me, it looks a little like it is one against the other. For the first one, the federal fuel excise tax on gasoline and diesel would for sure have an impact on increasing emissions. I would like to have the numbers saying how this is going to affect the increase in emissions due to this excise tax. But on the other hand, we have the expansion of the tax incentive for CCUS. In the news, we read that one of the companies that has been retained to develop this is Bison Low Carbon Ventures.

[Translation]

They believe that, for now, CCUS is just a concept. It's not really an industry or even a sector.

[English]

What are the reporting requirements that justify that this is going to attain whatever goal has been set?

**Ms. Gormanns:** I can speak to the first question about the greenhouse gas emissions impact of the fuel excise tax suspension. Generally, the consumption of fuel is fairly inelastic in the short term, meaning people do not usually change their behaviour very much, so we would not expect any significant impact on emissions. There is also the consideration whether due to higher prices, people possibly reduce their consumption, but again, ultimately I think the impact on emissions is negligible.

**Senator Galvez:** Do you have the numbers for that? Can you send it to the committee?

**Mme Gormanns :** Ultimentement, la date choisie pour mettre un terme à la suspension de la taxe d'accise sur les carburants relève d'une décision politique. La politique fiscale relevant de la compétence du ministre des Finances et du premier ministre, cette mesure a été élaborée par le ministère des Finances.

**La sénatrice Robinson :** Merci pour cette réponse.

[Français]

**La sénatrice Galvez :** Merci beaucoup de votre présence aujourd'hui.

Mes questions vont porter sur les taxes d'exemption.

[Traduction]

C'est bien la taxe d'accise fédérale sur le carburant qui est éliminée sur l'essence et le diésel. Dans le cadre de la mise à jour économique du printemps, vous avez élargi l'incitatif fiscal pour le captage, l'utilisation et le stockage du carbone, ou CCUS.

À mon avis, c'est un peu comme si c'était l'un contre l'autre. Dans le premier cas, la taxe d'accise fédérale sur l'essence et le diésel aurait certainement une incidence sur l'augmentation des émissions de GES. J'aimerais pouvoir consulter les données concernant l'incidence de la suspension de la taxe d'accise sur l'augmentation des émissions. D'un autre côté, on parle de l'élargissement de l'incitatif fiscal pour le CCUS. Dans les nouvelles, on lit que l'une des entreprises qui ont été retenues pour développer cela est Bison Low Carbon Ventures.

[Français]

Ils croient que, pour l'instant, le CUSC n'est qu'un concept. Ce n'est pas vraiment une industrie ni même un secteur.

[Traduction]

Quelles sont les exigences en matière de rapports qui justifient que cela permettra d'atteindre l'objectif fixé?

**Mme Gormanns :** Je peux répondre à la première question sur l'incidence de la suspension de la taxe d'accise sur le carburant sur les émissions de gaz à effet de serre. En général, la consommation de carburant est assez inélastique à court terme, ce qui signifie que les gens ne modifient habituellement pas beaucoup leur comportement, de sorte que nous ne nous attendons pas à ce qu'il y ait une incidence importante sur les émissions. Il y a aussi la question de savoir si, en raison de la hausse des prix, les gens peuvent réduire leur consommation, mais encore une fois, en fin de compte, je pense que l'incidence sur les émissions est négligeable.

**La sénatrice Galvez :** Avez-vous les chiffres exacts à ce sujet? Pourriez-vous les transmettre au comité?

**Ms. Gormanns:** We didn't do any greenhouse gas emissions modelling. But this is generally what we do see with fuel consumption.

**Senator Galvez:** What about CCUS?

**Mr. Coulombe:** I don't see any colleagues coming to the table, so that kind of makes me think this is not a measure that is part of Bill C-30. We can take it back and see if it is possible, but at first blush, this is not part of the bill we are studying today.

[Translation]

**Senator Gignac:** I will continue with a question for Ms. Gormanns.

You're probably right: Consumption doesn't fluctuate much and is independent of price changes. However, the profit margins of refiners and oil companies can fluctuate. Do you have any studies showing how effective the measure is? With price volatility, people realized fairly quickly that, despite the drop, prices at the pump went back up.

In the past, when governments have used this type of temporary discount, have you observed changes in oil companies' profit margins? Were any studies done beforehand? Have you made any recommendations to the minister regarding the appropriateness of using such a measure?

**Ms. Gormanns:** Thank you for the question.

We've seen that excise tax relief has lowered prices. However, prices depend on several factors, including margins, as you mentioned. This is something our department is studying and monitoring. However, we would need to consult colleagues from another department.

**Senator Gignac:** In the weeks following the end of the period, namely September 7, I'd like the Department of Finance to tell us whether it observed an increase in oil companies' profit margins during the period when this discount was in effect. In the past, we have seen increases in profit margins when governments temporarily reduced gasoline taxes.

**The Chair:** That's what we're also hearing from analysts right now.

**Senator Gignac:** That's what we're seeing.

I would like to go back to a topic discussed earlier, namely the Canadian Payments Act.

Could you go back to that, Mr. Marion?

**Mme Gormanns :** Nous n'avons pas encore effectué de modélisation des émissions de gaz à effet de serre. Mais c'est généralement ce que nous voyons avec la consommation de carburant.

**La sénatrice Galvez :** Qu'en est-il du CCUS?

**M. Coulombe :** Je ne vois aucun collègue à la table, ce qui me porte à croire que cette mesure ne fait pas partie du projet de loi C-30. Nous pouvons revenir en arrière et voir si c'est possible, mais à première vue, cela ne fait pas partie du projet de loi à l'étude aujourd'hui.

[Français]

**Le sénateur Gignac :** Je continuerais avec une question pour Mme Gormanns.

Vous avez sans doute raison : la consommation ne bouge pas beaucoup et elle est indépendante des variations de prix. Cependant, la marge de profit des raffineurs et des pétrolières peut bouger. Avez-vous des études démontrant l'efficacité de la mesure? Avec la volatilité des prix, les gens ont réalisé assez rapidement que, malgré la baisse, les prix à la pompe ont remonté.

Par le passé, lorsque les gouvernements ont utilisé ce type de rabais temporaire, avez-vous pu constater des changements dans les marges de profit des pétrolières? Est-ce que des études ont été faites au préalable? Avez-vous fait des recommandations au ministre sur la pertinence d'utiliser une telle mesure?

**Mme Gormanns :** Merci de la question.

On a vu que l'allègement de la taxe d'accise a réduit les prix. Cependant, les prix dépendent de plusieurs facteurs, notamment les marges, comme vous l'avez dit. C'est quelque chose que notre ministère étudie et suit. Toutefois, il faudrait consulter les collègues d'un autre ministère.

**Le sénateur Gignac :** Dans les semaines subséquentes à la fin de la période, soit le 7 septembre, j'aimerais que le ministère des Finances nous indique s'il a observé une augmentation des marges de profit des pétrolières durant la période où ce rabais a été observé. Par le passé, on a déjà constaté des augmentations de marges de profit lorsque les gouvernements ont temporairement réduit les taxes sur l'essence.

**Le président :** C'est ce que l'on entend aussi des analystes actuellement.

**Le sénateur Gignac :** C'est ce que l'on remarque.

Je poursuivrais avec un sujet abordé précédemment, soit la Loi canadienne sur les paiements.

Pourriez-vous revenir, monsieur Marion?

The Canadian Payments Association has been around since 1980. In 2025, it expanded its membership. Was this a request from the association? Without this expansion, do you believe this request would have been made to you?

**Mr. Marion:** Thank you for the question, senator.

Indeed, this is a request from Payments Canada, some of its members and its stakeholder committee, which includes payment service providers, consumer groups and other non-member stakeholder groups involved in payments.

We reviewed the request. Indeed, following the expansion of membership rights to Payments Canada, the government determined that, for public policy purposes, this provision would be well aligned with its goal of increasing competition and innovation. Above all, this encourages payment service providers to join Payments Canada and, eventually, to allow access to their payment system.

**Senator Gignac:** Was it mainly payment service providers who made this request to you? Financial institutions have been around since 1980, so they didn't see any issues?

**Mr. Marion:** There have been requests from several stakeholders, including Payments Canada, some of its members, and various stakeholders.

**Senator Gignac:** Thank you, Mr. Marion.

[English]

**Senator MacAdam:** Most of my questions have already been asked. I do have one with regard to improving the interaction of the Electric Vehicle Affordability Program with existing tax rules. I understand this is consistent with the tax treatment under the former Incentives for Zero-Emission Vehicles Program. I am just wondering if you could elaborate on the tax treatment first and also whether you could explain if there are any differences between the eligibility rules under these two programs.

**Lauchlin MacEachern, Acting Director General, Legislation, Department of Finance Canada:** The old Incentives for Zero-Emission Vehicles, or iZEV, Program expired at the end of 2025, and the way that the Income Tax Act rules interacted with the iZEV Program is that the act provides immediate expensing — a full writeoff — for zero-emission vehicles. However, that immediate expensing does not apply if a taxpayer — and this would be a business that is using the vehicle in a business — has already claimed a rebate under the old iZEV Program. The same principle would continue to apply under the

L'Association canadienne des paiements existe depuis 1980. En 2025, on a élargi l'adhésion. Est-ce une demande de l'association? Sans cet élargissement, croyez-vous que cette demande vous aurait été formulée?

**M. Marion :** Je vous remercie de la question, monsieur le sénateur.

En effet, c'est une demande de Paiements Canada, de certains de ses membres et de son comité de parties prenantes, qui inclut des fournisseurs de services de paiement, des groupes de consommateurs et d'autres groupes de parties prenantes concernant les paiements et qui ne sont pas membres.

Nous avons étudié la demande. En effet, à la suite de l'élargissement des droits d'adhésion à Paiements Canada, le gouvernement a déterminé que, pour fins de politique publique, ce serait une disposition bien alignée avec sa volonté d'accroître la concurrence et l'innovation. Cela encourage surtout les fournisseurs de services de paiement à se joindre à Paiements Canada et, éventuellement, de permettre l'accès à leur système de paiement.

**Le sénateur Gignac :** Est-ce principalement les fournisseurs de services de paiement qui vous ont fait cette demande? Les institutions financières sont là depuis 1980, donc elles ne voyaient pas d'enjeux?

**M. Marion :** Il y a eu des demandes de la part de plusieurs intervenants, incluant Paiements Canada, certains de ses membres et différentes parties prenantes.

**Le sénateur Gignac :** Merci, monsieur Marion.

[Traduction]

**La sénatrice MacAdam :** La plupart de mes questions ont déjà été posées. J'en ai une qui concerne l'amélioration de l'harmonisation du Programme pour l'abordabilité des véhicules électriques, ou PAVE, avec les règles fiscales existantes. Je crois comprendre que cela est conforme au traitement fiscal dans le cadre de l'ancien Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, ou Programme iVZE. Je me demande si vous pourriez d'abord nous en dire plus sur le traitement fiscal et nous expliquer s'il y a des différences entre les règles d'admissibilité de ces deux programmes.

**Lauchlin MacEachern, directeur général par intérim, Législation, ministère des Finances Canada :** L'ancien Programme d'incitatifs pour les véhicules zéro émission, ou iVZE, a pris fin à la fin de l'année 2025. En vertu de la Loi de l'impôt sur le revenu, les véhicules à zéro émission peuvent faire l'objet d'une déduction immédiate, c'est-à-dire d'un amortissement intégral. Cependant, ce type de déduction immédiate ne s'applique pas si un contribuable — en l'occurrence une entreprise utilisant le véhicule à des fins professionnelles —, a déjà demandé un remboursement au titre

new Electric Vehicle Affordability Program, or EVAP. Taxpayers and businesses could decide whether to claim immediate expensing on their zero-emission vehicles, or they could decide whether to claim the rebate under the EVAP.

My understanding is that the EVAP is a more targeted program than the old iZEV Program, but ultimately, it's up to the taxpayer to decide which is more advantageous for them. Smaller taxpayers or those who don't have taxable income may prefer the rebate over the immediate expensing claim, even though, generally, the immediate expensing claim would tend to provide a greater benefit if the taxpayer has sufficient taxable income.

**Senator MacAdam:** With regard to eligibility for both of those programs, are the rules similar?

**Mr. MacEachern:** I'm only responsible for the income tax rules. I wouldn't be the best person to answer the question on the EVAP and the former iZEV Program.

[Translation]

**The Chair:** I have a question about the labour mobility deduction. I understood that there won't necessarily be more people applying for it, and that it won't lead to an increase in the number of workers. So why are we doing this? Isn't the objective to change people's behaviour and then encourage it?

[English]

**Mr. Maxson:** There are two changes in question. One is to increase the maximum amount that can be claimed, so people who are already claiming \$4,000 but had higher expenses can claim more. The other change is to reduce the distance threshold from 150 kilometres to 120 kilometres, but the deduction is designed for relocations rather than ordinary commuting, so it already requires a job that is at least 36 hours and requires temporary lodging. So we don't believe that the change from 150 kilometres to 120 kilometres will have a large impact on the number of people taking up the deduction, but that's something that we'll see. It will make things a little bit easier for some people.

[Translation]

**The Chair:** What's the status of discussions on interprovincial barriers, particularly regarding labour mobility and the recognition of credentials? We can increase the deduction, but it's pointless if people can't go to work because there's a barrier related to certification. I understand that this mainly affects construction workers. We can keep increasing the

de l'ancien Programme iVZE. Le même principe continuerait de s'appliquer dans le cadre du nouveau PAVE. Les contribuables et les entreprises pourraient choisir de demander la déduction immédiate pour leurs véhicules zéro émission ou de demander le remboursement au titre du PAVE.

D'après ce que j'ai compris, le PAVE est plus ciblé que l'ancien Programme iVZE, mais c'est finalement au contribuable de décider lequel lui est le plus avantageux. Les petits contribuables ou ceux qui ne disposent pas de revenus imposables pourraient préférer la remise à la déduction immédiate, même si, en règle générale, cette dernière tend à offrir un avantage plus important lorsque le contribuable dispose de revenus imposables suffisants.

**La sénatrice MacAdam :** En ce qui concerne l'admissibilité à ces deux programmes, les règles sont-elles semblables?

**M. MacEachern :** Comme je suis uniquement responsable des règles de l'impôt sur le revenu, je ne suis pas la personne la mieux placée pour répondre à des questions concernant le PAVA et l'ancien Programme iVZE.

[Français]

**Le président :** J'ai une question au sujet de la déduction pour la mobilité de la main-d'œuvre. J'ai compris qu'il n'y aurait pas nécessairement un plus grand nombre d'individus qui le demanderont, que cela n'aurait pas un impact sur l'augmentation du nombre de travailleurs. Alors, pourquoi fait-on cela? L'objectif n'est-il pas de changer le comportement des individus puis de le favoriser?

[Traduction]

**M. Maxson :** Il y a deux modifications. La première consiste à accroître le montant maximal pouvant être réclamé; par conséquent, les personnes qui réclament déjà 4 000 \$, mais qui ont engagé des dépenses plus élevées, peuvent demander une déduction plus élevée. L'autre modification consiste à réduire le seuil de distance, en le faisant passer de 150 à 120 kilomètres, mais la déduction est conçue pour les réinstallations plutôt que pour les déplacements ordinaires. Elle exige déjà un emploi d'au moins 36 heures et un logement temporaire. Nous ne croyons donc pas que la décision de passer de 150 à 120 kilomètres aura une grande incidence sur le nombre de personnes qui pourront se prévaloir de la déduction, mais nous verrons bien. Cela facilitera un peu les choses pour certaines personnes.

[Français]

**Le président :** Où en sont les discussions sur les barrières interprovinciales, sur tout ce qui touche la mobilité de la main-d'œuvre et la reconnaissance des compétences? On peut augmenter la déduction, mais c'est inutile si on ne peut pas aller travailler, parce qu'il y a une barrière qui touche les certificats de compétence. Je comprends que c'est surtout les employés de la

deduction indefinitely, but we won't improve the system if people can't go work elsewhere because their credentials won't be recognized.

[English]

**Mr. Maxson:** Certainly, the government is doing a lot of work on interprovincial mobility of workers, including recognition of credentials. My expertise is in the tax policy space. I can't really speak in detail to that subject.

[Translation]

**The Chair:** Aren't you in discussions with the regulatory body to ensure coordination between fiscal and legislative measures to bring about positive change?

[English]

**Mr. Maxson:** There is mutual awareness, and to the extent that interprovincial mobility becomes easier in the regulatory space, then we're able to facilitate that on the tax side. But I don't know that it's necessarily a coordinated process.

**Senator Papatello:** I have a question. This is on the Home Buyers' Plan and the ability to use an RRSP for a down payment and then the repayment of that. Can you give me the rationale for the use of the RRSP pot, if you will, for individuals versus some kind of expansion or extension of a tax-free savings account, or TFSA, since that is specifically for retirement purposes? You're giving them more time to pay it back, but for people who are investing those funds or whatever, they're also losing in that retirement fund for the time being as well.

I'm wondering about the rationale for using that vehicle to allow people to find the down payment amount, and then clarify that anyone who owns a home today is not eligible for this. You would have to have been out of a home for four years before you are then eligible. You could have owned a home but now you're a renter, for example. Then you can access this benefit?

**Mr. Walsh:** Thank you very much for the question. In response to the second question, that is correct, yes.

In terms of the question about the use of an RRSP and the ability to withdraw from an RRSP to put toward the purchase of a new home, the objective is to ensure there is an ability of the

construction que cela concerne. On peut augmenter la déduction sans fin, mais on n'améliorera pas le système si la personne n'a pas la capacité d'aller travailler ailleurs à cause de la reconnaissance des compétences.

[Traduction]

**M. Maxson :** Il est certain que le gouvernement travaille beaucoup sur le dossier de la mobilité interprovinciale des travailleurs, y compris la reconnaissance des titres de compétences. Mon domaine d'expertise est plutôt la politique fiscale. Je ne suis donc pas en mesure de parler en détail de ce sujet.

[Français]

**Le président :** Vous n'avez pas de discussions avec la partie traitant de la réglementation, afin de vous assurer qu'il y a une coordination entre les mesures fiscales et de législation en vue de produire un résultat positif?

[Traduction]

**M. Maxson :** Il y a une sensibilisation réciproque : à mesure que la mobilité interprovinciale devient plus facile sur le plan réglementaire, nous sommes en mesure de l'appuyer du côté fiscal. Cela dit, je ne suis pas sûr que ce soit nécessairement un processus coordonné.

**La sénatrice Papatello :** J'ai une question à poser. C'est au sujet du Régime d'accession à la propriété, qui permet d'utiliser un REER pour la mise de fonds et d'en effectuer le remboursement par la suite. Pouvez-vous m'expliquer la logique derrière le choix de privilégier, pour ainsi dire, la cagnotte des REER pour les particuliers, plutôt que d'envisager un élargissement ou une prolongation du compte d'épargne libre d'impôt, ou CELI, sachant que les REER sont destinés expressément à l'épargne-retraite? Vous accordez un délai de remboursement plus long, mais les gens qui retirent ces fonds subissent aussi, pendant ce temps, une perte dans leur épargne-retraite.

Je me demande pourquoi on privilégie ce mécanisme pour permettre aux gens de réunir la mise de fonds. Pouvez-vous également préciser les conditions d'admissibilité, notamment l'exclusion des personnes qui possèdent déjà une maison? Il faut avoir cessé d'être propriétaire pendant quatre ans pour redevenir admissible. Par exemple, une personne qui a déjà été propriétaire, mais qui est maintenant locataire, peut-elle bénéficier de cette mesure?

**M. Walsh :** Je vous remercie beaucoup d'avoir soulevé ce point. Pour répondre à la deuxième question, oui, c'est exact.

En ce qui a trait à la question sur l'utilisation d'un REER et la possibilité d'en retirer des fonds pour contribuer à l'achat d'une nouvelle maison, l'objectif est de permettre aux acheteurs

prospective homebuyer to draw from funds to be able to put toward their down payment on their home in order to facilitate the purchase.

There are other vehicles as well that a prospective homebuyer can draw from for the purchase of a new home. For example, the First Home Savings Account is a relatively new product that is also available to prospective homebuyers to use for the purchase of their new home.

**Senator Papatello:** I just wonder: Was it advanced to you from some group that the RRSP fund is the best vehicle for this purpose? Is there a consumer group that proposed that? Was that something we thought of internally?

**Mr. Walsh:** I'm not aware of a specific proposal in regard to that.

**Senator Papatello:** Thank you.

**The Chair:** Thank you.

[*Translation*]

**Senator Forest:** Regarding the tax exemption for employee ownership trusts, I understand that this extends the temporary measure that's been in place since 2023. Do you have data indicating how many business transfers have benefited from this measure in the past?

**Mr. Walsh:** Thank you very much for the question.

I can look into it and get back to you. We know there have been three or four transactions over the past two years. In terms of transactions that will be facilitated by the deduction, we'll need to verify that information. I will send you all that.

**Senator Forest:** If we want to extend the measure, I believe it would be a good idea to assess what impact it's had on business transfers. So there was no assessment before extending the measure? If you can send us the information, that would give us an indication of the relevance and impact of the exemptions.

**Mr. Walsh:** Certainly.

[*English*]

**Senator Robinson:** Looking at the temporary immediate expensing for eligible greenhouse buildings — I'll pause for a second so that the right people can be here.

Given that the *Spring Economic Update 2026* stated that the objective of immediate expensing for greenhouses is to supercharge food production, has the government conducted an

potentiels de puiser dans leurs fonds afin de constituer une mise de fonds et de faciliter l'achat.

D'autres mécanismes sont également mis à la disposition des acheteurs potentiels pour financer l'achat d'une nouvelle maison. Par exemple, le compte d'épargne libre d'impôt pour l'achat d'une première propriété est un produit relativement nouveau que les acheteurs potentiels peuvent utiliser pour l'achat de leur nouvelle maison.

**La sénatrice Papatello :** Je me demande simplement si c'est un groupe en particulier qui vous a fait valoir que le REER constitue le meilleur mécanisme à cette fin. Y a-t-il un groupe de consommateurs à l'origine de cette proposition? Ou s'agit-il plutôt d'une idée formulée en interne?

**M. Walsh :** Je ne connais pas de proposition précise à cet égard.

**La sénatrice Papatello :** Merci.

**Le président :** Merci.

[*Français*]

**Le sénateur Forest :** Concernant l'exonération fiscale pour les fiducies collectives des employés, je comprends que l'on prolonge ainsi la mesure temporaire qui existe depuis 2023. Avez-vous des données qui indiquent combien de transferts d'entreprises ont bénéficié de cette mesure par le passé?

**M. Walsh :** Merci beaucoup de la question.

Je peux vérifier l'information et vous la transmettre. Nous savons qu'il y a trois ou quatre transactions qui ont eu lieu pendant les deux dernières années. En matière de transactions qui seront facilitées à cause de la déduction, il faudra vérifier cette information. Je vous ferai parvenir tout cela.

**Le sénateur Forest :** Pour prolonger la mesure, je crois qu'il serait pertinent de voir quel impact aurait cette mesure sur les transferts d'entreprises. Il n'y a donc pas eu d'évaluation avant de prolonger la mesure? Si vous pouvez nous envoyer l'information, cela nous donnerait un indicateur de la pertinence et de l'impact des exonérations.

**M. Walsh :** Certainement.

[*Traduction*]

**La sénatrice Robinson :** En ce qui concerne la passation en charges immédiate temporaire pour les serres admissibles... je vais m'arrêter un instant pour permettre aux fonctionnaires concernés de prendre place à la table.

Selon la *Mise à jour économique du printemps 2026*, la passation en charges immédiate pour les serres vise à propulser la production alimentaire. Compte tenu de cet objectif, le

analysis of the food production gap? If so, what are its projections regarding the impact of this measure on that gap?

**Mr. Baddeley:** Thank you for the question. I'm really only here today to be able to speak to the tax measure specifically. The government has announced multiple measures to promote food security and food affordability, which are all meant to address that gap, but I don't have any further information to share in terms of what that gap specifically is or how this measure specifically — given all the other measures in play and the multiple factors that contribute to closing that gap — may be attributed to the specific measure.

**Senator Robinson:** Thank you.

**Senator Galvez:** The government has announced the creation of the Canada Strong Fund, which is set out in the Spring Economic Update as a new sovereign wealth fund to mobilize capital for strategic investment.

My first question is: From where will the funds come in order to do this sovereign wealth fund? And how will the fund incorporate climate-related financial risk, biodiversity considerations and taxonomy-aligned sustainable finance criteria into the investment decision making?

**Galen Countryman, Director General, Federal-Provincial Relations Division, Economic, Fiscal and Intergovernmental Policy Branch, Department of Finance Canada:** Thank you for the question, senator. There is nothing in Bill C-30 regarding the Canada Strong Fund, so there are no officials here who can respond to that question today.

**Senator Galvez:** You don't have people here, but can you send the information later to the —

**Mr. Countryman:** We can take the question back and see if we can have a response.

**Senator Galvez:** Please do. Thank you.

**The Chair:** Any other questions? No? It's easy today.

[Translation]

Thank you.

Welcome to our second panel this morning.

gouvernement a-t-il effectué une analyse de l'écart en matière de production alimentaire? Si oui, quelles sont ses prévisions quant à la façon dont cette mesure réduira cet écart?

**M. Baddeley :** Je vous remercie de la question. À vrai dire, je ne suis ici que pour parler de la mesure fiscale en tant que telle. Le gouvernement a annoncé de nombreuses mesures pour promouvoir la sécurité alimentaire et l'abordabilité des aliments — mesures qui visent toutes à combler cet écart —, mais je ne dispose pas de renseignements supplémentaires sur la nature précise de cet écart ni sur la façon dont cette mesure en particulier y remédiera, compte tenu de toutes les autres mesures qui entrent en jeu et des multiples facteurs qui contribuent à éliminer cet écart.

**La sénatrice Robinson :** Merci.

**La sénatrice Galvez :** Le gouvernement a annoncé la création du Fonds pour un Canada fort, qui est présenté dans la mise à jour économique du printemps comme un nouveau fonds souverain visant à mobiliser des capitaux pour des investissements stratégiques.

Ma première question est la suivante : d'où proviendront les capitaux nécessaires à la création de ce fonds souverain? Par ailleurs, comment le fonds intégrera-t-il, dans les décisions d'investissement, les risques financiers liés aux changements climatiques, les questions en matière de biodiversité et les critères de finance durable conformes à la taxonomie?

**Galen Countryman, directeur général, Division des relations fédérales-provinciales, Direction de la politique économique, budgétaire et intergouvernementale, ministère des Finances Canada :** Je vous remercie de votre question, sénatrice. Le projet de loi C-30 ne contient aucune disposition concernant le Fonds pour un Canada fort. Par conséquent, aucun des fonctionnaires ici présents n'est en mesure de répondre à cette question aujourd'hui.

**La sénatrice Galvez :** Les fonctionnaires chargés de ce dossier ne sont pas ici, mais pouvez-vous envoyer l'information plus tard au...

**M. Countryman :** Nous pouvons prendre note de la question et voir s'il est possible de fournir une réponse.

**La sénatrice Galvez :** Je compte sur vous. Merci.

**Le président :** Y a-t-il d'autres questions? Non? Ça roule aujourd'hui.

[Français]

Merci beaucoup.

Bienvenue à notre deuxième groupe de témoins ce matin.

From Employment and Social Development Canada, we welcome Mona Nandy, Director General, Employment Insurance Policy Directorate; and Francis Nolan-Poupart, Director, Employment Insurance Policy Directorate.

From Transport Canada, we welcome Jennifer Little, Director General, Air Policy. From Health Canada, we have Matt Jones, Assistant Deputy Minister, Healthy Environments and Consumer Safety Branch; and Shannon Laforce, Director General, Pesticides Regulatory Directorate, Health Environments and Consumer Safety Branch.

Lastly, from the Canadian Food Inspection Agency, we have Debbie Beresford-Green, Vice President, Food Safety and Science.

Welcome to all of you.

The floor is yours, Ms. Nandy.

[English]

**Mona Nandy, Director General, Employment Insurance Policy Directorate, Employment and Social Development Canada:** Good morning, senators. It's a pleasure to be here today. I'm joined by my colleague Francis Nolan-Poupart who is the Director of Regular and Fishing Benefits on my team. We are both pleased to be here today to speak to you about the proposed amendments to the Employment Insurance Act in Division 4 of Part 3 of Bill C-30 and to answer any questions you may have on the proposed amendments.

Division 4 of Part 3 of the bill would amend the Employment Insurance Act by extending until October 2028 the current temporary legislated measure that provides up to five additional weeks of Employment Insurance, or EI, regular benefits to workers in seasonal industries in 13 targeted regions in Atlantic Canada, Quebec and the Yukon.

The current seasonal measure is set to end on October 24, 2026, so the two-year extension would help seasonal workers avoid income gaps between work seasons. The proposed amendments would additionally maintain an exception clause in the Employment Insurance Act that ensures that seasonal workers with claiming patterns that may have been disrupted by the COVID-19 pandemic can continue to benefit from additional weeks of EI income support.

This exception would remain in effect until November 7, 2027, after which COVID-19 EI temporary measures would no

Nous accueillons des représentants d'Emploi et Développement social Canada : Mme Mona Nandy, directrice générale, Direction de la politique de l'assurance-emploi, et M. Francis Nolan-Poupart, directeur, Direction de la politique de l'assurance-emploi.

Nous accueillons également Mme Jennifer Little, directrice générale, Politique aérienne, de Transports Canada. M. Matt Jones, sous-ministre adjoint, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, et Mme Shannon Laforce, directrice générale, Direction de la réglementation des pesticides, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, qui sont tous deux de Santé Canada, viendront aussi témoigner.

Finalement, nous recevons Mme Debbie Beresford-Green, vice-présidente, Salubrité des aliments et sciences, de l'Agence canadienne d'inspection des aliments.

Bienvenue à tous.

Vous avez la parole, madame Nandy.

[Traduction]

**Mona Nandy, directrice générale, Direction de la politique de l'assurance-emploi, Emploi et Développement social Canada :** Bonjour, honorables sénateurs. C'est un plaisir d'être ici aujourd'hui. Je suis accompagnée de mon collègue Francis Nolan-Poupart, directeur des prestations régulières et des prestations de pêche au sein de mon équipe. Nous sommes tous deux ravis de comparaître aujourd'hui pour vous parler des modifications proposées à la Loi sur l'assurance-emploi dans la section 4 de la partie 3 du projet de loi C-30 et pour répondre à toutes vos questions à ce sujet.

La section 4 de la partie 3 du projet de loi modifierait la Loi sur l'assurance-emploi afin de prolonger jusqu'en octobre 2028 la mesure législative temporaire actuelle qui prévoit jusqu'à cinq semaines supplémentaires de prestations régulières d'assurance-emploi pour les travailleurs des industries saisonnières dans 13 régions ciblées du Canada atlantique, du Québec et du Yukon.

La mesure saisonnière actuelle doit prendre fin le 24 octobre 2026; ainsi, la prolongation de deux ans aiderait les travailleurs saisonniers à éviter une période sans revenu entre les saisons de travail. Les modifications proposées maintiendraient également une clause d'exception de la Loi sur l'assurance-emploi qui permet aux travailleurs saisonniers dont l'historique de prestations a pu être perturbé par la pandémie de COVID-19 de continuer à bénéficier des semaines additionnelles de soutien de l'assurance-emploi.

Cette exception demeurerait en vigueur jusqu'au 7 novembre 2027, après quoi les mesures temporaires de

longer have an impact on claiming patterns for seasonal claimants.

Finally, Division 4 amendments would also support the list of 13 targeted regions for this seasonal measure to remain in the Employment Insurance Act until the Governor-in-Council makes an order providing the regions be prescribed by regulation instead of by statute, preserving the coherence of the Employment Insurance Act.

This concludes my overview of the bill for Division 4 of Part 3. We are available for questions.

**The Chair:** Thank you.

**Jennifer Little, Director General, Air Policy, Transport Canada:** Good morning, senators.

[*Translation*]

My name is Jennifer Little, and I am the Director General of Air Policy at Transport Canada.

[*English*]

Thank you for inviting me here this morning to provide an overview of the airport information provision, which is set out in Division 6 of Part 3 of Bill C-30.

[*Translation*]

Airports play a key role in ensuring that people, businesses and communities across Canada stay connected.

[*English*]

Canadians rely on air travel to access critical services and business opportunities, visit loved ones and support supply chains, trade and tourism.

Canada's airports are operated through several different models. Most of the large airports in Canada are National Airports System, or NAS, airports. These are operated on federal land through long-term ground leases by private, not-for-profit, non-share capital corporations called airport authorities. Most of the other airports are owned and operated by other levels of government.

As announced in the Spring Economic Update, the government is examining how to unlock the full value of Canada's airports in support of investments in Canada's long-term growth. In order to understand the potential value, detailed

l'assurance-emploi mises en place en réponse à la pandémie de COVID-19 n'auraient plus d'incidence sur les historiques de demande des prestataires saisonniers.

Enfin, les modifications prévues à la section 4 permettraient aussi que la liste des 13 régions ciblées par la mesure saisonnière demeure dans la Loi sur l'assurance-emploi jusqu'à ce que le gouverneur en conseil prenne un décret prévoyant que les régions doivent être désignées par règlement plutôt que par voie législative, ce qui préserverait la cohérence de la Loi sur l'assurance-emploi.

Voilà qui conclut le survol de la section 4 de la partie 3 du projet de loi. Nous demeurons à votre disposition pour répondre à vos questions.

**Le président :** Je vous remercie.

**Jennifer Little, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada :** Bonjour, honorables sénateurs.

[*Français*]

Je m'appelle Jennifer Little et je suis directrice générale, Politique aérienne, à Transports Canada.

[*Traduction*]

Je vous remercie de m'avoir invitée ici ce matin pour vous donner un aperçu de la disposition sur les renseignements relatifs aux aéroports, qui figure dans la section 6 de la partie 3 du projet de loi C-30.

[*Français*]

Les aéroports jouent un rôle clé pour s'assurer que les personnes, les entreprises et les communautés restent connectées partout au Canada.

[*Traduction*]

Les Canadiens comptent sur le transport aérien pour accéder à des services essentiels et à des occasions d'affaires, pour rendre visite à leurs proches et pour soutenir les chaînes d'approvisionnement, le commerce et le tourisme.

Les aéroports canadiens sont exploités selon plusieurs modèles différents. La plupart des grands aéroports du pays font partie du Réseau national des aéroports, ou RNA. Ils sont exploités sur des terres fédérales, au moyen de baux fonciers à long terme, par des sociétés privées sans but lucratif et sans capital-actions, appelées autorités aéroportuaires. La plupart des autres aéroports appartiennent à d'autres paliers de gouvernement, qui en assurent l'exploitation.

Comme annoncé dans la mise à jour économique du printemps, le gouvernement examine comment exploiter la pleine valeur des aéroports du Canada pour investir dans la croissance à long terme du Canada. Afin de comprendre la valeur

data-based analysis is required. At present, airport authorities are not required to provide detailed financial information to the federal government.

While we work very closely with airports, of course, to obtain relevant information, there are gaps and limitations with respect to what information we can collect. Bill C-30 proposes a measure that will close this gap.

Under the new rule, the Minister of Transport would be able to require people and businesses whose activities could affect airport value — such as airport owners, operators and others, including airport subtenants — to provide any information necessary to support transportation policy development.

The department will continue to work very closely, of course, with airport authorities and other air sector stakeholders to gather information voluntarily, with this new authority intended as a backstop. This will ensure that the government will have the data it needs to develop evidence-based transportation policy, assess airport value and evaluate system capacity.

It will provide the government with the means to identify new opportunities for economic development on airport lands and to properly assess different airport ownership models.

[*Translation*]

More broadly, this measure will also position the Government of Canada to advance policy development in other areas, such as improving air travel affordability and service quality, expanding regional connectivity and responding effectively to operational challenges.

[*English*]

This measure reflects the government's commitment to supporting Canada's airports as key economic enablers, and this provision will help to ensure that decision makers can access and consider all relevant data and information when making policy decisions.

Thank you. I am happy to take your questions.

potentielle, il faut mener une analyse détaillée et fondée sur des données. À l'heure actuelle, les autorités aéroportuaires ne sont pas tenues de fournir des renseignements financiers détaillés au gouvernement fédéral.

Bien entendu, nous travaillons en étroite collaboration avec les aéroports pour obtenir des renseignements pertinents, mais il existe des lacunes et des limites quant aux renseignements que nous pouvons recueillir. Le projet de loi C-30 propose une mesure qui comblera cet écart.

En vertu de la nouvelle règle, le ministre des Transports pourrait exiger que les personnes et les entreprises dont les activités sont susceptibles d'influer sur la valeur des aéroports — comme les propriétaires d'aéroports, les exploitants et d'autres, y compris les sous-locataires des aéroports — fournissent toute information nécessaire pour appuyer l'élaboration de politiques en matière de transport.

Le ministère continuera de travailler en étroite collaboration, bien sûr, avec les autorités aéroportuaires et d'autres parties prenantes du secteur aérien pour recueillir volontairement des renseignements, et ce nouveau pouvoir servira de filet de sécurité. Ainsi, le gouvernement disposera des données nécessaires pour élaborer des politiques en matière de transport fondées sur des données probantes, ainsi que pour évaluer la valeur des aéroports et la capacité du système.

Le gouvernement aura ainsi un moyen de cerner de nouvelles possibilités de développement économique sur les terrains aéroportuaires et d'évaluer correctement différents modèles de propriété aéroportuaire.

[*Français*]

Plus largement, cette mesure permettra également au gouvernement du Canada de faire progresser l'élaboration de politiques dans d'autres domaines, comme l'amélioration de l'accessibilité au transport aérien et de la qualité du service, l'expansion de la connectivité régionale et la réponse efficace aux défis opérationnels.

[*Traduction*]

Cette mesure témoigne de l'engagement du gouvernement à soutenir les aéroports canadiens dans leur rôle de catalyseurs économiques, et cette disposition contribuera à faire en sorte que les décideurs puissent accéder à toutes les données et informations pertinentes et en tenir compte au moment de prendre des décisions stratégiques.

Merci. Je serai heureuse de répondre à vos questions.

[Translation]

**Matt Jones, Assistant Deputy Minister, Healthy Environments and Consumer Safety Branch, Health Canada:** Thank you, Mr. Chair. I am pleased to be here with you this morning.

[English]

I am here to speak to the amendments to the Pest Control Products Act. The amendments contained in this bill are intended to help protect Canada's economy and food security, including by enhancing flexibility in the face of emerging pressures on Canada's agriculture sector, while continuing to uphold the government's primary objective of protecting human health and the environment.

The proposed amendments would do two main things: First, they would expand the current mandate of the act to incorporate consideration of national or regional economic security and food security.

I want to be clear that this proposed amendment does not affect the minister's primary objective of protecting human health and the environment.

Second, the bill introduces two new Governor-in-Council powers intended for use in exceptional circumstances. These powers could allow the temporary use of certain pesticides under specific conditions, where necessary, to protect the Canadian economy and food security, such as in the case of a major crop failure or a significant supply disruption.

Specifically, the Governor-in-Council would be able to temporarily register a pest control product to control a seriously detrimental infestation or allow a registered product to remain on the market to avoid significant disruption.

The amendments would not change the fundamental requirement that human health risks must always remain acceptable.

Further, orders would be time-limited and must be issued within one year of a relevant ministerial decision where the minister did not consider the environmental risks to be acceptable and could set out any conditions considered necessary.

Overall, the proposed amendments are expected to create a more responsive framework that better supports economic growth and better protects Canadian economic security and food security.

[Français]

**Matt Jones, sous-ministre adjoint, Direction générale de la santé environnementale et de la sécurité des consommateurs, Santé Canada :** Merci, monsieur le président. Je suis heureux d'être ici avec vous ce matin.

[Traduction]

Je suis ici pour parler des modifications à la Loi sur les produits antiparasitaires. Les modifications contenues dans le projet de loi visent à protéger la sécurité économique et alimentaire du Canada, notamment en améliorant la souplesse face aux nouvelles pressions qui s'exercent sur le secteur agricole canadien, tout en continuant de respecter l'objectif principal du gouvernement, soit la protection de la santé humaine et de l'environnement.

Les modifications proposées accompliraient principalement deux choses : premièrement, elles élargiraient le mandat actuel de la loi pour prendre en compte la sécurité économique nationale ou régionale et la sécurité alimentaire.

Je tiens à préciser que la modification proposée n'a pas d'incidence sur l'objectif premier du ministre, qui est de protéger la santé humaine et l'environnement.

Deuxièmement, le projet de loi instaure deux nouveaux pouvoirs conférés au gouverneur en conseil et destinés à être utilisés dans des circonstances exceptionnelles. Ces pouvoirs pourraient permettre l'utilisation temporaire de certains pesticides dans des conditions particulières lorsqu'il est nécessaire de protéger l'économie canadienne et la sécurité alimentaire du pays — par exemple, en cas de perte importante de récoltes ou de perturbation majeure de l'approvisionnement.

Plus précisément, le gouverneur en conseil serait en mesure d'homologuer temporairement un produit antiparasitaire afin de contrôler une infestation gravement préjudiciable ou de permettre à un produit homologué de rester sur le marché afin d'éviter des perturbations importantes.

Les modifications ne changeraient pas l'exigence fondamentale selon laquelle les risques pour la santé humaine doivent toujours demeurer acceptables.

De plus, les décrets seraient d'une durée limitée et devraient être pris dans l'année suivant une décision ministérielle pertinente lorsque le ministre estime que les risques environnementaux ne sont pas acceptables. Les décrets pourraient également prévoir toute condition jugée nécessaire.

Dans l'ensemble, les modifications proposées devraient créer un cadre plus réactif qui soutient mieux la croissance économique et qui protège davantage la sécurité économique et alimentaire du Canada.

[Translation]

Thank you, Mr. Chair.

**The Chair:** Thank you.

**Debbie Beresford-Green, Vice-President, Food Safety and Science, Canadian Food Inspection Agency:** Good morning. Thank you, Mr. Chair.

[English]

Thank you for the opportunity to appear before you today to discuss the proposed amendments to the Canadian Food Inspection Agency Act in Bill C-30.

The Canadian Food Inspection Agency, or CFIA, is Canada's largest science-based regulator with a dual mandate to protect health and safety and enable trade. Protecting health and safety remains the CFIA's core priority.

The proposed amendments would not change existing health and safety requirements or lower Canada's science-based standards. Setting clear rules and using our policy and enforcement tool kit allows the CFIA to take timely and risk-based approaches to protect Canada from the highest risks.

While trade and commerce were already in the preamble of the Canadian Food Inspection Agency Act, what these amendments would do is clarify that alongside its core responsibility to protect health and safety, the CFIA should also consider broader economic and food security impacts in carrying out its mandate.

The amendments would also introduce a limited, time-bound authority that could be used in exceptional circumstances involving serious risks to domestic economic or food security, such as significant supply disruptions or shortages.

An exemption would be issued by the Governor-in-Council, on the minister's recommendation, only if it does not pose unreasonable risks to health, safety or the environment and is necessary to address serious risks to economic or food security.

This authority is intended for exceptional situations involving broad systemic disruptions. It is not intended to weaken Canada's regulatory system or reduce oversight.

[Français]

Merci, monsieur le président.

**Le président :** Merci beaucoup.

**Debbie Beresford-Green, vice-présidente, Salubrité des aliments et sciences, Agence canadienne d'inspection des aliments :** Bonjour. Merci, monsieur le président.

[Traduction]

Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui pour discuter des modifications proposées à la Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments dans le projet de loi C-30.

L'Agence canadienne d'inspection des aliments, ou ACIA, est le plus grand organisme de réglementation à vocation scientifique au Canada. Elle a un double mandat : protéger la santé et la sécurité, et faciliter les échanges commerciaux. La protection de la santé et de la sécurité demeure la priorité absolue de l'ACIA.

Les modifications proposées ne changeraient pas les exigences existantes en matière de santé et de sécurité ni n'abaisseraient les normes scientifiques du Canada. L'établissement de règles claires et l'utilisation de notre arsenal de politiques et de mesures d'application permettent à l'ACIA d'adopter des approches opportunes et fondées sur les risques afin de protéger le Canada contre les risques les plus élevés.

Bien que le commerce soit déjà mentionné dans le préambule de la Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments, ces modifications auraient pour effet de préciser que, parallèlement à sa responsabilité fondamentale de protéger la santé et la sécurité, l'ACIA devrait également tenir compte des répercussions plus larges sur la sécurité économique et alimentaire dans l'exercice de son mandat.

Les modifications instaureraient également un pouvoir limité et temporaire qui pourrait être utilisé dans des circonstances exceptionnelles mettant en cause des risques graves pour la sécurité économique ou alimentaire nationale, comme des perturbations ou des pénuries importantes de l'approvisionnement.

Une dérogation pourrait être accordée par le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre, uniquement si elle ne présente pas de risques déraisonnables pour la santé, la sécurité ou l'environnement, et si elle s'avère nécessaire pour contrer des risques graves pour l'économie ou la sécurité alimentaire.

Ce pouvoir est destiné à des situations exceptionnelles entraînant des perturbations généralisées et systémiques. Il n'a pas pour but d'affaiblir le système réglementaire canadien ni de réduire la surveillance.

These amendments would help ensure that the CFIA can continue protecting health and safety while responding effectively to the economic and food security challenges affecting Canadians, producers, processors and supply chains.

Thank you. I would be pleased to take any questions.

[*Translation*]

**The Chair:** Thank you.

**Senator Forest:** Thank you for being here. These are very important issues for all regions of Canada.

My first question is about employment insurance. I note that the flexibilities for seasonal workers, initially framed as temporary, are being extended. It is clear that this temporary measure is moving toward becoming permanent.

I've lost count of how many times these measures have been extended on a so-called temporary basis.

One day, we will have to admit that the regular program is not adapted to the reality of workers and seasonal industries. It is time to stop governing by pilot projects and finally tackle genuine reform.

In fact, we've been undertaking a major review of our employment insurance program for a long time. Is the project moving forward? Will we eventually realize that the reality of seasonal workers is not a temporary reality, but a permanent one?

**Ms. Nandy:** Thank you for the question.

[*English*]

We acknowledge that this is a two-year extension of the current temporary seasonal measure that is in the act. The government recognizes that seasonal workers are an important and integral part of Canada's economy, and many of them rely on EI benefits for the support that they need in between work seasons.

This current measure is reflective of a pilot project that was first introduced in 2018. Subsequently, that project ended in 2021. Budget 2021 made, effectively, the same rules a temporary measure. It implemented it in the Employment Insurance Act, recognizing that these continued supports for seasonal workers are very important for them to maintain financial stability and remain in their rural and remote communities. Hence, that is the reason why the government has announced that it is proposing a further extension of the current measure for an additional two years.

Ces modifications permettraient à l'ACIA de continuer à protéger la santé et la sécurité, tout en répondant efficacement aux défis en matière de sécurité économique et alimentaire qui touchent les Canadiens, les producteurs, les transformateurs et les chaînes d'approvisionnement.

Merci. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

[*Français*]

**Le président :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Forest :** Merci de votre présence ici. Ce sont des enjeux fort importants pour l'ensemble des régions du Canada.

Ma première question porte sur l'assurance-emploi. Je note que les assouplissements destinés aux travailleurs saisonniers, initialement présentés comme temporaires, sont prolongés. Force est de constater que cette mesure temporaire tend à devenir permanente.

Je ne compte plus le nombre de fois où ces mesures ont été prolongées de manière dite temporaire.

Un jour, il faudra admettre que le programme régulier n'est pas adapté à la réalité des travailleurs et des industries saisonnières. Il est temps de cesser de gouverner par projets-pilotes et d'enfin engager une véritable réforme.

D'ailleurs, cela fait longtemps que l'on a entrepris le grand chantier de la révision de notre programme d'assurance-emploi. Est-ce que ce projet avance? Est-ce qu'éventuellement, nous allons finir par prendre conscience que la réalité des travailleurs saisonniers n'est pas une réalité temporaire, mais bien une réalité permanente?

**Mme Nandy :** Merci beaucoup de la question.

[*Traduction*]

Nous sommes conscients qu'il s'agit d'une prolongation de deux ans de la mesure saisonnière temporaire prévue actuellement dans la loi. Le gouvernement reconnaît que les travailleurs saisonniers constituent un maillon essentiel de l'économie canadienne, et bon nombre d'entre eux comptent sur les prestations d'assurance-emploi pour obtenir le soutien dont ils ont besoin entre les saisons de travail.

La mesure actuelle découle d'un projet pilote qui a été lancé pour la première fois en 2018 et qui a pris fin en 2021. Le budget de 2021 a essentiellement reconduit les règles sous la forme d'une mesure temporaire. Il les a intégrées à la Loi sur l'assurance-emploi, compte tenu de la grande importance de ce soutien continu aux travailleurs saisonniers pour qu'ils maintiennent leur stabilité financière et restent dans leurs collectivités rurales et éloignées. C'est pourquoi le gouvernement a annoncé son intention de prolonger la mesure actuelle pour une période supplémentaire de deux ans.

[Translation]

**Senator Forest:** In 2018, we instituted these temporary measures while knowing that we were in the process of overhauling the program. Has the review been abandoned? Eight years have passed since 2018. Is it still ongoing? Do we need help to introduce an employment insurance program that is adapted to today's reality? What is the status of the review of the EI program?

[English]

**Ms. Nandy:** Again, thank you for the excellent question, senator. On the review, as you mentioned, there were extensive consultations done by the government in 2021 and 2022. There was significant outreach done at the national and regional levels, including with seasonal workers and seasonal employers. That continues to inform the government's work on modernizing the EI program. That work is continuing. It has been reflected not only by the fact that this measure is being continued and is proposed to be extended, but also by the other measures that have been taken and announced by the government in recent years, including the extension of EI sickness benefits and, more recently, the introduction of the EI adoption benefit and the legislative changes, as well as the EI tariff measures more recently.

The modernization work of the program continues, and it is the government's view that it is important to continue to simplify and improve the program to reflect current labour market realities at such time as we are living in the current labour market context.

The current policy direction is to extend this measure while that work on modernization continues.

[Translation]

**Senator Forest:** I see that there is a slow rush to review the program.

[English]

**Senator Ross:** My question is for Ms. Little.

I'm reading here that the government is committed to reforming Canada's airports system to lower air passenger costs. I'm wondering how potential privatization would lower costs, given that the experiences in Australia, the United Kingdom and Brazil have all been that it has exponentially increased passenger costs.

[Français]

**Le sénateur Forest :** En 2018, nous avons institué ces mesures temporaires tout en sachant que nous étions en train de réviser complètement le programme. Cette révision a-t-elle été abandonnée? Depuis 2018, cela fait huit ans. Est-ce toujours en cours? A-t-on besoin d'aide pour déposer un programme d'assurance-emploi qui est adapté à la réalité d'aujourd'hui? Où en est rendue cette révision du programme d'assurance-emploi?

[Traduction]

**Mme Nandy :** Encore une fois, je vous remercie de cette excellente question, sénateur. En ce qui concerne la révision, comme vous l'avez mentionné, le gouvernement a mené de vastes consultations en 2021 et en 2022. De nombreuses activités de sensibilisation ont été organisées à l'échelle nationale et régionale, notamment auprès des travailleurs et employeurs saisonniers. Le gouvernement continue de s'appuyer là-dessus pour moderniser le programme d'assurance-emploi. Ces efforts se poursuivent. C'est ce qui explique non seulement le maintien de cette mesure et la proposition de la prolonger, mais aussi les autres mesures qui ont été prises et annoncées par le gouvernement au cours des dernières années, comme la prolongation des prestations de maladie de l'assurance-emploi et, plus récemment, l'instauration de la prestation d'adoption de l'assurance-emploi et les modifications législatives, ainsi que les récentes mesures relatives à l'assurance-emploi en réponse aux droits de douane.

Le travail de modernisation du programme se poursuit, et le gouvernement estime qu'il est important de continuer à simplifier et à améliorer le programme pour qu'il tienne compte des réalités du marché du travail dans le contexte actuel.

Selon l'orientation stratégique actuelle, il s'agit de prolonger cette mesure pendant que le travail de modernisation se poursuit.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Je constate que l'on se presse lentement vers la révision du programme.

[Traduction]

**La sénatrice Ross :** Ma question s'adresse à Mme Little.

Je lis ici que le gouvernement s'est engagé à réformer le système aéroportuaire canadien afin de réduire les coûts pour les passagers aériens. Je me demande comment une éventuelle privatisation permettrait de réduire ces coûts, étant donné que les expériences menées en Australie, au Royaume-Uni et au Brésil ont toutes montré qu'elle entraînait plutôt leur augmentation exponentielle.

I'm also concerned about the comments on modernizing the governance of airport authorities, given that, I believe, airport authorities are run under very modern governance situations with federal appointees, provincial appointees and non-governmental organizations, or NGOs. There is a really strong cross-section of individuals on those boards. They have 30 years of experience running under the National Airports System and the experience of having invested more than \$25 billion into capital improvements.

I'm concerned that the lack of clarity on these comments about privatization could lead to increased costs for passengers, loss of public control and prioritizing profit over our public transportation. Can you give me some comments on this?

**Ms. Little:** Yes, thank you very much for the excellent question.

With respect to the objective of the initiative, the government has announced a suite of initiatives designed to really maximize the potential for Canada's airports to support economic growth. In addition to studying airport privatization, the government is also examining possible amendments to the rent formula, for example, which could have, potentially, a positive impact on affordability, and it is also looking at opportunities as well to extend leases, which provide greater certainty for investors in airports. That continued economic growth at airports is really intended to support the overall economic growth and health of the Canadian sector because airports are key economic drivers in this country.

With respect to the governance model, yes, we are studying the potential for other alternatives that may have public policy benefits, but we are still in the early stages, and it is too soon to commit what direction that will take.

**Senator Ross:** Could you give me a sense of how the government plans to engage with airport authorities in consultation and in working with them to determine what these community organizations feel is the best path forward?

**Ms. Little:** Yes. The government has signalled in announcing that it is undertaking this work that it will be engaging with airport authorities and local communities and other levels of government in this work so that the options and the policy development will be informed by consultation.

**Senator Ross:** Are you finding that airport authorities are receptive to this? I'm hearing they are not.

Je suis également préoccupée par les observations concernant la modernisation de la gouvernance des autorités aéroportuaires. Il me semble en effet que ces autorités sont gérées selon des principes de gouvernance très modernes, avec des représentants nommés par le gouvernement fédéral, des représentants nommés par les provinces et des organisations non gouvernementales. Ces conseils d'administration sont composés d'un échantillon très représentatif de personnes. Ils ont 30 ans d'expérience dans la gestion du Réseau national des aéroports et ont investi plus de 25 milliards de dollars dans l'amélioration des infrastructures.

Je crains que le manque de clarté de ces observations sur la privatisation n'entraîne une augmentation des coûts pour les passagers, une perte de contrôle public et la priorisation du profit au détriment de nos transports publics. Pouvez-vous me donner votre avis à ce sujet?

**Mme Little :** Oui, merci beaucoup pour cette excellente question.

En ce qui concerne l'objectif de cette initiative, le gouvernement a annoncé une série de mesures visant à maximiser le potentiel des aéroports canadiens pour soutenir la croissance économique. Outre l'étude de la privatisation des aéroports, le gouvernement examine également d'éventuelles modifications en ce qui concerne la formule de loyer, par exemple, qui pourraient avoir une incidence positive sur l'abordabilité, et il étudie également la possibilité de prolonger les baux, ce qui permettrait d'offrir une plus grande certitude aux personnes qui souhaitent investir dans les aéroports. Cette croissance économique continue dans les aéroports vise réellement à soutenir la croissance économique globale et la santé du secteur canadien, car les aéroports sont des moteurs économiques clés dans notre pays.

En ce qui concerne le modèle de gouvernance, oui, nous étudions d'autres options susceptibles d'avoir des avantages en matière de politique publique, mais nous n'en sommes qu'aux premiers pas et il est trop tôt pour nous prononcer sur la direction que cela prendra.

**La sénatrice Ross :** Pouvez-vous me donner une idée de la façon dont le gouvernement prévoit de collaborer avec les autorités aéroportuaires, de les consulter et de travailler avec elles pour établir ce que ces organisations communautaires estiment être la meilleure voie à suivre?

**Mme Little :** Oui. En annonçant qu'il entreprenait ce travail, le gouvernement a indiqué qu'il collaborerait avec les autorités aéroportuaires, les collectivités locales et les autres paliers de gouvernement afin que la définition des options et l'élaboration des politiques s'appuient sur des consultations.

**La sénatrice Ross :** Croyez-vous que les autorités aéroportuaires sont ouvertes à cela? J'ai entendu dire que ce n'est pas le cas.

**Ms. Little:** It is really very early days. We are having conversations with airports fairly regularly, and we are hearing a range of views, but there will be formal engagement that will inform the policy direction.

**Senator Ross:** Thank you.

**Senator Robinson:** I wanted to talk a little bit about provisions of certain sections of the Food and Drugs Act and the entire Plant Breeders' Rights Act in that the entire Plant Breeders' Rights Act is excluded from the exemption orders. I wonder if you could explain the rationale. Why is there the distinction?

**Ms. Beresford-Green:** Thank you very much for the question. We have explicitly excluded the Plant Breeders' Rights Act because that actually deals with intellectual property not related to food safety. We would not want to interrupt, obviously, the obligations and rights that people have with respect to intellectual property.

Thank you.

**Senator Robinson:** I want to spend a bit of time looking at this. I don't see a definition for "economic and food security." For the lens on it, I wonder what the timeline is on defining these.

We are being asked to support legislation that talks about these things, but it does not specify what they are.

Will industry be consulted? What is the timeline on coming up with the definitions for terms that we see mentioned but they are not outlined regarding what they actually mean? Can you tell us what the process of that will be?

**Ms. Beresford-Green:** Yes. Thank you for the question.

With respect to definitions for "food security" and "economic security," I think work continues to make sure that there is clarity.

We have, however, already had significant feedback from industry associations and regulated parties, both through parliamentary committee testimony and, in fact, in our own discussions with industry sectors on the interrelationship and the importance of reducing red tape burden and how that can help create a level playing field but also ensure that the platform for that regulatory burden is not increasing pricing for consumers.

**Mme Little :** Nous n'en sommes vraiment qu'au tout début. Nous communiquons assez régulièrement avec les autorités aéroportuaires et nous entendons toute une gamme de points de vue. Cela dit, il y aura une consultation officielle qui permettra d'étayer dont les résultats permettront d'orienter l'élaboration de la politique.

**La sénatrice Ross :** Merci.

**La sénatrice Robinson :** Je voudrais aborder brièvement les dispositions de certains articles de la Loi sur les aliments et drogues et l'ensemble de la Loi sur la protection des obtentions végétales, dans la mesure où cette dernière est entièrement exclue des ordonnances d'exemption. Pouvez-vous expliquer pourquoi c'est le cas? Pourquoi fait-on cette distinction?

**Mme Beresford-Green :** Merci beaucoup pour cette question. Nous avons explicitement exclu la Loi sur la protection des obtentions végétales parce que cette dernière traite en fait de la propriété intellectuelle et non de la sécurité alimentaire. Nous ne voudrions évidemment pas porter atteinte aux obligations et aux droits des personnes en matière de propriété intellectuelle.

Merci.

**La sénatrice Robinson :** Je voudrais m'attarder un instant sur ce point. Je ne vois pas de définition du terme « sécurité économique et alimentaire ». Pour bien cerner la question, j'aimerais savoir quel est l'échéancier prévu pour définir ces notions.

On nous demande d'appuyer un projet de loi qui aborde ces questions, mais qui ne précise pas en quoi elles consistent.

L'industrie sera-t-elle consultée? Quel est l'échéancier prévu pour établir les définitions des termes qui sont mentionnés, mais dont la signification n'est pas précisée? Pouvez-vous nous dire en quoi consistera ce processus?

**Mme Beresford-Green :** Oui. Merci pour la question.

En ce qui concerne les définitions de « sécurité alimentaire » et de « sécurité économique », je crois que le travail est en cours pour faire en sorte que tout soit clarifié.

Nous avons toutefois déjà reçu des commentaires importants de la part des associations industrielles et des parties réglementées, tant par l'intermédiaire de témoignages devant les comités parlementaires que dans le cadre de nos propres discussions avec les secteurs industriels sur l'interdépendance et l'importance de réduire le fardeau administratif, et sur la manière dont ces efforts peuvent contribuer à créer des conditions équitables tout en veillant à ce que ce fardeau réglementaire n'entraîne pas une augmentation des prix pour les consommateurs.

Through a number of other activities and by using the lens of trade and commerce, we have been looking at how we simplify rules for our regulated parties and how we make sure that our regulatory framework supports both economic security and the food security perspective, both in terms of price and availability.

**Senator Robinson:** Thank you. For the “seriously detrimental infestation,” will this be defined later through regs? From our Health Canada Pesticides Regulatory Directorate guys, I am wondering if we could get a response on that.

**Mr. Jones:** Certainly. There are a number of concepts introduced in the amendments that would be defined either through changes to our regulations or through our internal policies, which would be made public. There will be, no doubt, lots of interest from stakeholders on that. The department’s position is because these are exceptional powers to be used in exceptional circumstances, we would want to lay out some guidance that makes it clear that these powers are not to be used frivolously but in exceptional circumstances. We are doing some policy work internally on what that guidance would look like.

**Senator Robinson:** Generally, I’m hearing a lot of optimism and appreciation from industry for this economic lens that we are talking about being applied to these decisions. I did hear specifically from meat processors that there is a specified risk material that costs their processors \$25 million a year versus the regulations in the U.S. that are modern and costing their sector zero. We can certainly see the impact of something like that on competitiveness and on food affordability. It is kind of like the broken window economic theory and the benefit to not spending money on that.

I wanted to talk a little about this one-year timeline. As I understand it, if it has been turned down — remind me of how that goes. I’m concerned about the regional nuances. Economic impacts are different within different areas of the country. My concern is if something has declined in one area, will that apply across the national jurisdiction, or will the regional nuances be considered?

**Mr. Jones:** We have the opportunity in the Governor-in-Council decision to impose various conditions or limitations, including regionally. So if there were a specific rationale for allowing the emergency use of a product or the continued use of a product for a specific problem that was specific to, say, the Prairies, it would probably be limited to the Prairies for that period of time to address that specific problem.

À travers un certain nombre d’autres activités et en adoptant une perspective commerciale, nous avons examiné comment simplifier les règles pour nos entités réglementées et comment nous assurer que notre cadre réglementaire soutient à la fois la sécurité économique et la sécurité alimentaire tant en ce qui a trait aux prix qu’à la disponibilité.

**La sénatrice Robinson :** Merci. J’aimerais aussi savoir si la notion d’« infestation gravement préjudiciable » sera définie ultérieurement par voie réglementaire. Pourrions-nous avoir une réponse à ce sujet de la part de nos collègues de la Direction de la réglementation des pesticides de Santé Canada?

**M. Jones :** Absolument. Les amendements introduisent un certain nombre de concepts qui seront définis par des modifications de notre réglementation ou par nos politiques internes, qui seront rendues publiques. Il ne fait aucun doute que cela suscitera beaucoup d’intérêt de la part des parties prenantes. La position du ministère est la suivante : comme il s’agit de pouvoirs exceptionnels destinés à être utilisés dans des circonstances exceptionnelles, nous souhaitons établir des lignes directrices précisant clairement que ces pouvoirs ne doivent effectivement pas être utilisés à la légère, mais uniquement dans des circonstances exceptionnelles. Nous travaillons actuellement en interne à l’élaboration de ces lignes directrices.

**La sénatrice Robinson :** De manière générale, je constate beaucoup d’optimisme et de satisfaction de la part de l’industrie concernant cette perspective économique dont nous parlons et qui s’applique à ces décisions. J’ai notamment entendu des transformateurs de viande dire qu’il existe une matière à risque spécifié qui leur coûte 25 millions de dollars par an, alors que la réglementation américaine, plus moderne, ne coûte rien à leur secteur. On voit bien l’impact qu’une telle disposition peut avoir sur la compétitivité et sur le coût des aliments. C’est un peu comme la théorie économique de la vitre cassée et l’avantage de ne pas dépenser d’argent pour la réparer.

Je voudrais parler un peu de ce délai d’un an. Si je comprends bien, si cela a été rejeté — rappelez-moi comment cela se passe. Je m’inquiète des nuances régionales. Les répercussions économiques varient selon les régions du pays. Ma crainte est la suivante : si une chose a été rejetée dans une région, la décision s’appliquera-t-elle à l’ensemble du pays? Autrement dit, les nuances régionales seront-elles prises en compte?

**M. Jones :** La décision du gouverneur en conseil nous donne la possibilité d’imposer diverses conditions ou restrictions, y compris sur le plan régional. Ainsi, s’il existait une justification particulière pour autoriser l’utilisation d’urgence d’un produit ou la poursuite de son utilisation pour un problème particulier à une région, par exemple, aux Prairies, cela serait probablement limité aux Prairies et à la durée requise pour résoudre le problème.

**Senator Robinson:** The wording doesn't give me faith that's how it is, so I'm happy to hear you clarify that because that regional nuance is so incredibly significant. Thank you.

**Senator Galvez:** My question goes to Mr. Jones and to Ms. Beresford-Green. I'm worried about this issue with the Canadian Food Inspection Agency Act amendments and the amendments to the Pest Control Products Act. It is well known and well documented that Canada has higher thresholds compared to Europe. I read last year that France doesn't take any more of our lentils because we have too many glyphosate residues in the lentils and in some oats and in some cereals like soybeans.

We already use an approach that is risk-based instead of precautionary. Now we are saying for broader economic security challenges, we will allow some exceptions. The devil is in the details, so this is an unreasonable risk that will be defined at a later time.

How will it be unreasonable? It reminds me of regulations in a developing country where you do things like this, but then you allow the importation of rice that has higher concentrations of pesticides. Then it is sold or bought at a much lower price. How do you balance the health and the economics? What are the logic and the argument for this? What could constitute an unreasonable risk?

**Ms. Beresford-Green:** Thank you for the question. Perhaps I can start. My colleagues at Health Canada may wish to add, specifically on your questions regarding pesticide levels.

It is critically important here that Canada is known for having a world-class food safety system. Nothing we are proposing in the amendments to the Canadian Food Inspection Agency Act would undermine that. That is critical for a number of reasons: First, of course, it's to protect the health and safety of Canadians who are consuming that food, but that also enables trade. Having that reputation gives Canadian businesses access to worldwide markets. By explicitly putting that trade and economic lens into our act and into the mandate, we want to make sure we are always balancing those two aspects but never putting the safety and security of Canadians at risk.

In terms of the exception process, again, it would be in very exceptional circumstances. It is not intended to increase risk to Canadians for a product that's being consumed. It would be to ensure that they have access to food and, in fact, that food is also at a price that can be affordable.

**La sénatrice Robinson :** La formulation ne me permet pas d'être certaine que ce soit bien le cas. Je suis donc heureuse que vous apportiez cette précision, car cette nuance régionale est vraiment très importante. Je vous remercie.

**La sénatrice Galvez :** Ma question s'adresse à M. Jones et à Mme Beresford-Green. Je suis préoccupée par cette question concernant les modifications apportées à la Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments et à la Loi sur les produits antiparasitaires. Il est de notoriété publique et largement documenté que le Canada applique des seuils plus élevés que ceux qui sont appliqués en Europe. J'ai lu l'année dernière que la France n'importait plus nos lentilles parce qu'elles contiennent trop de résidus de glyphosate, comme c'est aussi le cas pour certaines variétés d'avoine et de légumineuses telles que le soya.

Nous appliquons déjà une approche fondée sur le risque plutôt que sur le principe de précaution. Aujourd'hui, il est dit que, pour répondre à des enjeux de sécurité économique plus larges, nous autoriserons certaines exceptions. Or, comme le diable est dans les détails, il s'agit d'un risque déraisonnable qui sera défini ultérieurement.

En quoi ce risque sera-t-il déraisonnable? Cela me rappelle les règlements d'un pays en développement où l'on semble agir de la sorte, mais où l'on autorise ultérieurement l'importation de riz présentant des concentrations plus élevées de pesticides. Ce riz est ensuite vendu ou acheté à un prix bien inférieur. Comment pouvons-nous concilier santé et économie? Quelles sont la logique et l'argumentation qui motivent ces changements? Qu'est-ce qui pourrait constituer un risque déraisonnable?

**Mme Beresford-Green :** Merci pour cette question. Je vais commencer, et mes collègues de Santé Canada pourront peut-être apporter plus de précisions, notamment en ce qui concerne vos questions sur les concentrations de pesticides.

Il est d'une importance cruciale que le Canada soit reconnu pour son système de sécurité alimentaire de calibre mondiale. Rien de ce que nous proposons dans les amendements à la Loi sur l'Agence canadienne d'inspection des aliments ne viendrait compromettre cela. Cela est essentiel pour plusieurs raisons. Il s'agit tout d'abord, bien sûr, de protéger la santé et la sécurité des Canadiens qui consomment ces aliments, mais cela permet aussi de favoriser le commerce. Cette réputation permet aux entreprises canadiennes d'accéder aux marchés mondiaux. En intégrant explicitement cette perspective commerciale et économique dans notre loi et dans notre mandat, nous voulons nous assurer de toujours trouver un équilibre entre ces deux aspects sans jamais mettre en péril la sécurité des Canadiens.

En ce qui concerne la procédure d'exception, encore une fois, elle ne s'appliquerait que dans des circonstances tout à fait exceptionnelles. Elle n'a pas pour but d'accroître les risques pour les Canadiens de consommer tel ou tel produit. Cette procédure viserait à garantir que la population ait accès à des aliments et que ces derniers soient proposés à un prix abordable.

The other piece that is important in terms of the question that you asked is balancing our domestic and export work with our import standards. We work very closely with any trading partner to make sure that any imports have to meet Canadian standards. If there were to be an exception process, we would have to analyze the level of risk and make recommendations to the Governor-in-Council before any such decision was made if that were related to the importation of a food product.

**Senator Galvez:** What led to these amendments? What happened?

**Ms. Beresford-Green:** That is an excellent question. The primary driver for the proposed amendments is twofold. One is to recognize the feedback that has been received not only at parliamentary committees but also, as I say, the feedback that we have received directly as an agency about ensuring that we understand the impact of all of our regulatory regimes on business. Is there an unnecessary burden on that, or are we truly looking at what is essential for food safety? That was a key part of what drove this.

The second piece, from an exception perspective, is to recognize that there could be situations where, in fact, we would need to be able to use that flexibility. I'm thinking of things like floods and wildfires in British Columbia that have previously impacted specific parts of the food sector where we did not have such a nimble mechanism to allow us to respond and help business but also to help Canadians while maintaining that health and safety lens.

**Senator Galvez:** I agree with the fact that extreme weather events are causing floods that are impacting the production of vast agricultural lands. Why don't we work on that instead of going into all that you are saying about allowing exceptions for food? I already said that our standards and our thresholds are much higher than, for example, Japan. We cannot export any cereals to Japan because the standards are so high. What happened with the lentils in France? The lentils were returned because they had too many pesticides.

I understand what you are saying, but it seems contradictory to the objective. I don't know how we are going to address it. Sorry.

**Ms. Beresford-Green:** We work very hard with industry and with our colleagues in other government departments to make sure that markets are open for trade where they can be. Over the last number of months and the last couple of years, we have both maintained markets around the world for export as well as opened new markets. Regarding your question around why not

L'autre élément important concernant la question que vous avez posée est l'équilibre entre nos activités nationales et d'exportation et nos normes d'importation. Nous travaillons en étroite collaboration avec tous nos partenaires commerciaux pour nous assurer que toutes les importations respectent les normes canadiennes. S'il devait y avoir un processus d'exception, nous serions dans l'obligation d'analyser le niveau de risque et de faire des recommandations au gouverneur en conseil avant qu'une décision ne soit prise quant à l'importation du ou des produits visés.

**La sénatrice Galvez :** Qu'est-ce qui a motivé ces modifications? Que s'est-il passé?

**Mme Beresford-Green :** C'est une excellente question. Les modifications proposées ont deux motivations principales. La première est de tenir compte des observations recueillies au sein des comités parlementaires, mais aussi, comme je l'ai dit, des observations que l'agence a reçues en propre. Nous devons nous assurer de bien comprendre l'incidence de l'ensemble de nos régimes réglementaires sur les entreprises. Y a-t-il un fardeau inutile à cet égard, ou nous focalisons-nous véritablement sur ce qui est essentiel pour la sécurité alimentaire? C'est là l'un des deux éléments clés qui ont motivé cette démarche.

Le deuxième élément, du point de vue des exceptions, consiste à reconnaître qu'il pourrait y avoir des situations où nous aurions besoin d'être en mesure de recourir à cette flexibilité. Je pense à des événements tels que les inondations et les feux de forêt en Colombie-Britannique qui ont déjà touché certaines parties du secteur alimentaire, une situation exceptionnelle où nous ne disposons pas d'un mécanisme aussi souple nous permettant de réagir et d'aider les entreprises, mais aussi d'aider les Canadiens tout en gardant à l'esprit les aspects de santé et de sécurité.

**La sénatrice Galvez :** Je suis d'accord sur le fait que les phénomènes météorologiques extrêmes provoquent des inondations qui ont une incidence sur la production de vastes terres agricoles. Pourquoi ne pas nous concentrer sur ce point plutôt que de nous attarder sur tout ce que vous dites concernant les dérogations pour les denrées alimentaires? J'ai déjà dit que nos normes et nos seuils sont bien plus élevés que, par exemple, ceux du Japon. Nous ne pouvons exporter aucune céréale vers le Japon, car les normes y sont très strictes. Que s'est-il passé avec les lentilles en France? Elles ont été renvoyées parce qu'elles contenaient trop de pesticides.

Je comprends ce que vous dites, mais cela semble entrer en contradiction avec l'objectif. Je ne sais pas comment nous allons régler cela. Désolé.

**Mme Beresford-Green :** Nous travaillons d'arrache-pied avec l'industrie et nos collègues d'autres ministères pour veiller à ce que les marchés soient ouverts au commerce là où cela est possible. Au cours des derniers mois et des deux dernières années, nous avons à la fois préservé des marchés d'exportation à travers le monde et ouvert de nouveaux marchés. Quant à votre

focus on floods and wildfires, that's outside the purview of the Canadian Food Inspection Agency. We have a small piece to play in making sure there is a mechanism to ensure food security in such instances. Thank you.

[*Translation*]

**The Chair:** Mr. Jones, very quickly add to that.

**Mr. Jones:** Quickly, okay.

[*English*]

Thank you, senator. I agree that climate change is a key issue that is affecting food prices, but certainly these things are not mutually exclusive. These are additional actions. Certainly, action on climate change is important.

Quickly, on your point about pesticide limits and export markets, there are what is known as maximum residue limits. Significant international cooperation and collaboration exist on these limits that are health-based. The example you are using from France was a one-off. It's not a standard thing that we are not able to export to France or Japan.

There have been rare occurrences in which there was more than the expected level, but these trade implications would certainly influence any decisions associated with the use of these Governor-in-Council powers.

[*Translation*]

**The Chair:** Thank you.

**Senator Gignac:** My question is for Employment and Social Development Canada.

I'll continue along the same lines as my colleague Senator Forest's question. In 2018, you identified 13 economic regions. Am I mistaken? Is it currently the same 13 economic regions as in 2018?

[*English*]

**Ms. Nandy:** Thank you for the question. Yes, the proposed extension of two years for the current measure would apply to the same 13 regions in Atlantic Canada, Quebec and the Yukon.

question sur les raisons de ne pas se concentrer sur les inondations et les feux de forêt, cela ne relève pas de la compétence de l'Agence canadienne d'inspection des aliments. Dans de tels cas, nous avons un petit rôle à jouer consistant à veiller à ce qu'il y ait un mécanisme garantissant la sécurité alimentaire. Merci.

[*Français*]

**Le président :** Monsieur Jones, en complément, très rapidement.

**M. Jones :** Rapidement, d'accord.

[*Traduction*]

Merci, sénatrice. Je conviens que les changements climatiques sont un enjeu majeur qui a une incidence sur les prix des denrées alimentaires, mais ces différents aspects ne s'excluent certainement pas mutuellement. Il s'agit de mesures supplémentaires. Il ne fait aucun doute que la lutte contre les changements climatiques est importante.

Rapidement, concernant votre observation sur les seuils limites de pesticides et les marchés d'exportation, il existe ce que l'on appelle des limites maximales de résidus. Une coopération et une collaboration internationales importantes existent sur ces limites, qui sont fondées sur des critères sanitaires. L'exemple que vous citez concernant la France était un cas isolé. Le fait que nous ne puissions pas exporter nos produits vers la France ou le Japon n'est pas une règle générale.

Il y a eu de rares cas où les concentrations dépassaient les limites attendues, mais les implications commerciales de cela influenceraient assurément toute décision du gouverneur en conseil quant à l'utilisation de ces produits.

[*Français*]

**Le président :** Merci beaucoup.

**Le sénateur Gignac :** Je pose ma question à Emploi et Développement social Canada.

Je continue sur la lancée de la question de mon collègue le sénateur Forest. En 2018, vous aviez identifié 13 régions économiques. Est-ce que je me trompe? Actuellement, s'agit-il des mêmes 13 régions économiques que celles de 2018?

[*Traduction*]

**Mme Nandy :** Merci pour cette question. Oui, la prolongation proposée de deux ans de la mesure actuelle s'appliquerait aux mêmes 13 régions du Canada atlantique, du Québec et du Yukon.

[Translation]

**Senator Gignac:** The labour market has changed quite a bit since 2018. In British Columbia, the unemployment rate was 4.4% back then. It is currently 6.5%. It is even higher than in Quebec. What do you say to the seasonal workers in British Columbia? Are they treated according to a double standard? What is being done? Will there be a review of how economic regions are identified?

[English]

**Ms. Nandy:** Thank you again for the excellent question. As I mentioned, the work on modernizing the EI program continues. At the same time, those 13 targeted regions were first targeted — you're right — through the 2018 pilot project and subsequently through the legislative changes that were implemented in 2021 and have continued to be extended. The reason those 13 regions were first identified was based on high seasonal concentrations, which is the share of seasonal claims in those regions relative to total labour force participation, and the share in those regions was higher than 4% relative to all others.

That continues to be consistently the case. Those 13 regions, by and large, still have the highest seasonal concentrations of workers relative to the rest of the EI economic regions in the country. That is not to say, senator, that there are not seasonal workers or seasonal claimants in other parts of the country. That is absolutely true.

There are existing EI supports, including through EI regular benefits and the EI tariff measures that I mentioned before, which can continue to support those workers. But the direction is as the work on EI modernization continues, these seasonal claimants and these 13 targeted regions continue to receive these additional EI supports for an additional five weeks.

[Translation]

**Senator Gignac:** I will no doubt have an observation to make. Those 13 regions certainly need it. However, I see no regions like Nunavut or the Northwest Territories. Given that the labour market has changed a lot since 2018, we should ask, as Senator Forest did, that we get moving and review the definitions.

Thank you for that.

[Français]

**Le sénateur Gignac :** Le marché du travail a pas mal changé depuis 2018. En Colombie-Britannique, le taux de chômage était de 4,4 % à l'époque. Il est actuellement de 6,5 %. Il dépasse même celui du Québec. Que dites-vous aux employés saisonniers de la Colombie-Britannique? Sont-ils traités selon la maxime de deux poids, deux mesures? Qu'en fait-on? Y aura-t-il une révision de l'identification des régions économiques?

[Traduction]

**Mme Nandy :** Merci encore pour cette excellente question. Comme je l'ai mentionné, le travail de modernisation du programme d'assurance-emploi se poursuit. Parallèlement, les 13 régions ciblées ont d'abord été sélectionnées — vous avez raison — dans le cadre du projet pilote de 2018, puis par le truchement des modifications législatives mises en œuvre en 2021 cautionnant la prolongation. Ces 13 régions ont d'abord été identifiées en raison de fortes concentrations saisonnières. On parle ici de la part des demandes de prestations saisonnières dans ces régions par rapport à la participation totale à la population active; pour ces régions, cette part était supérieure à 4 % par rapport à toutes les autres.

C'est toujours le cas aujourd'hui. Dans l'ensemble, ces 13 régions présentent toujours les concentrations saisonnières de travailleurs les plus élevées par rapport au reste des régions économiques définies aux termes de l'assurance-emploi à l'échelle du pays. Cela ne veut pas dire, sénateur, qu'il n'y a pas de travailleurs saisonniers ou de prestataires saisonniers dans d'autres régions du pays. C'est tout à fait vrai.

Il existe des mesures de soutien de l'assurance-emploi — notamment par l'intermédiaire des prestations régulières de l'assurance-emploi et des mesures tarifaires de l'assurance-emploi que j'ai mentionnées précédemment — qui peuvent continuer à soutenir ces travailleurs. Cela dit, à mesure que les travaux de modernisation de l'assurance-emploi se poursuivent, l'orientation est la suivante: ces prestataires saisonniers et ces 13 régions ciblées continueront de bénéficier de ces autres mesures de soutien de l'assurance-emploi pendant cinq semaines supplémentaires.

[Français]

**Le sénateur Gignac :** J'aurai sans doute une observation à faire. Il n'y a aucun doute que ces 13 régions en ont besoin. Cependant, je ne vois pas de région comme le Nunavut ou les Territoires du Nord-Ouest. Étant donné que le marché du travail a beaucoup changé depuis 2018, il faudrait demander, comme le sénateur Forest l'a fait, de se presser pour revoir ces définitions.

Merci de votre réponse.

[English]

**Senator MacAdam:** My question is for Ms. Little. You mentioned in your opening remarks that there were various ownership models of airports in Canada. I'm just wondering if you can provide some general statistical information on the number of airports we have in Canada broken down by the various models.

**Ms. Little:** I'm happy to follow up with something in writing to provide a bit more granularity. We have many hundreds of airports in Canada. In the 1990s, the policy was to transfer them from government ownership — because a large majority of them were owned by the government — to other hands. So Canada fully divested a number of airports to regional and local authorities in many cases. Some examples of those would be Hamilton, Ontario, for example, and Waterloo, Ontario, which were divested into the regional centres.

We have other examples, such as 26 National Airports System, or NAS, airports. They tend to be the largest airports in Canada. It's most provincial and territorial capitals, for example. There are airport authorities. Their governance is undertaken by their boards of governors. They are run by airport authorities, which are private, not-for-profit, non-share capital corporations. They rent the land from Canada, and as your colleague mentioned, they remit rent to Canada annually for operating the airports.

There are many airports in the country as well that are in aerodromes that are very small and that are in private hands. There are airports that are run by local municipalities. Another example of a more private type of airport is the Montreal Metropolitan Airport.

Another example that is a unique governance model in Canada is Billy Bishop Toronto City Airport, which is actually governed under a tripartite committee formed of Canada, the City of Toronto and the Toronto Port Authority. So there are a variety of airports across the country, all told serving 150 million passengers, but many of these airports also play an important role in our trade relationships, particularly the larger ones in terms of cargo. I would be very happy to provide a fact sheet — if that would be helpful — of some of the characteristics of our airports.

**Senator MacAdam:** As far as information being provided, this measure that's being introduced would apply to all these different models.

**Ms. Little:** Yes.

[Traduction]

**La sénatrice MacAdam :** Ma question s'adresse à Mme Little. Lors de votre exposé, vous avez dit qu'il existait différents modèles de propriété des aéroports au Canada. Vous serait-il possible de nous fournir des données statistiques générales sur le nombre d'aéroports basés en sol canadien, ventilées selon ces différents modèles?

**Mme Little :** C'est avec plaisir que je vous enverrai un document par écrit pour vous fournir des précisions supplémentaires. Le Canada compte plusieurs centaines d'aéroports. Dans les années 1990, la politique consistait à transférer leur propriété de l'État — car la grande majorité d'entre eux appartenaient à l'État — à d'autres entités. Le Canada a donc, dans de nombreux cas, cédé entièrement un certain nombre d'aéroports aux autorités régionales et locales. Citons par exemple l'aéroport de Hamilton, en Ontario, et celui de Waterloo, en Ontario, qui ont été cédés aux centres régionaux.

Il y a d'autres exemples, comme les 26 aéroports du Réseau national d'aéroports, ou RNA. Il s'agit habituellement des plus grands aéroports du Canada. C'est le cas, par exemple, de la plupart des aéroports des capitales provinciales et territoriales. Des administrations aéroportuaires ont été créées, et la gouvernance de ces aéroports est assurée par leurs conseils d'administration. Ils sont gérés par des administrations aéroportuaires, qui sont des sociétés privées sans but lucratif et sans capital-actions. Elles louent les terrains auprès du gouvernement du Canada et, comme l'a mentionné votre collègue, elles versent chaque année un loyer au gouvernement du Canada pour l'exploitation de ces aéroports.

Le pays compte également de nombreux aéroports situés dans des aérodromes de très petite taille et gérés par des entités privées. Certains aéroports sont gérés par les municipalités locales. L'Aéroport métropolitain de Montréal est un autre exemple d'aéroport à caractère plus privé.

L'aéroport Billy Bishop du centre-ville de Toronto est un autre exemple de modèle de gouvernance unique au Canada. L'aéroport est en fait géré par un comité tripartite composé du gouvernement du Canada, de la ville de Toronto et de l'Administration portuaire de Toronto. Il y a donc un éventail d'aéroports établis partout au pays, qui accueillent au total 150 millions de passagers, mais bon nombre d'entre eux jouent également un rôle important dans nos relations commerciales, en particulier les plus grands aéroports qui sont utilisés pour le transport de marchandises. Si cela peut vous être utile, je serais très heureuse de vous fournir une fiche d'information qui présente certaines des caractéristiques de nos aéroports.

**La sénatrice MacAdam :** En ce qui concerne les renseignements fournis, la mesure qui a été présentée s'appliquerait à tous ces différents modèles.

**Mme Little :** Oui.

**Senator MacAdam:** I'm wondering if there are any other jurisdictions that you're looking toward in terms of best practices as the government approaches airport reforms.

**Ms. Little:** Yes. Certainly, our analysis will take into account the experience in other countries, and we'll be talking to stakeholders in other parts of the world, studying and reviewing the different airport models. Different countries have had different experiences with privatization. Canada's situation with the NAS airports is quite unique. We will be taking a look at what other countries' experiences have been.

**Senator MacAdam:** Can you identify any specific countries up to this point where the work that they have done is particularly successful?

**Ms. Little:** As I mentioned, there are a range of models. Countries have had varying experiences with different types of transformations of their airports. In Canada's case, we would not be moving directly from a public entity to a private entity. The NAS airports were essentially privatized in the 1990s when the airport authorities were created.

The question is looking at the optimal way to attract investment into airports to support economic growth overall. We'll be looking at a range of models that could vary on the spectrum, from additional private ownership in an airport shifting potentially from a not-for-profit to a for-profit model, and what the implications of these different approaches might be.

The idea is really for the analysis to look at potential new models to determine whether there is merit to transitioning to a new model in Canada.

**Senator MacAdam:** Looking at all that information, what is your timeline? It sounds like there is a lot of work to be done. Do you have any timelines or schedules? When is all this supposed to happen?

**Ms. Little:** The work is under way right now. Part of it is really ensuring that the government has access to data and financial information from the airports themselves, which is why this amendment has been proposed. Once the government has data and can perform its analysis, yes, you're correct: It is a sophisticated analysis that needs to be undertaken. It is complex, and consultations will be required. I am hesitant to put a timeline on it. But we understand that this is a government priority, and we are advancing work on all of the parallel paths that the government announced in Budget 2025 and restated in the *Spring Economic Update 2026*. In addition to the airport privatization study and lease extensions, we are examining the

**La sénatrice MacAdam :** Je me demande s'il y a d'autres pays dont vous vous inspirez en matière de pratiques exemplaires, alors que le gouvernement s'apprête à mettre en œuvre des réformes aéroportuaires.

**Mme Little :** Oui. Bien entendu, notre analyse tiendra compte des expériences menées dans d'autres pays, et nous échangerons avec les intervenants d'autres régions du monde afin d'étudier et de passer en revue les différents modèles aéroportuaires. Les expériences en matière de privatisation varient d'un pays à l'autre. La situation du Canada concernant les aéroports du RNA est tout à fait unique. Nous examinerons les expériences vécues dans d'autres pays.

**La sénatrice MacAdam :** Pourriez-vous citer des pays en particulier où, jusqu'à maintenant, les mesures mises en place ont donné des résultats particulièrement positifs?

**Mme Little :** Comme je l'ai mentionné, il existe toute une gamme de modèles. Les pays ont connu des expériences variées en matière de transformation de leurs aéroports. Dans le cas du Canada, nous ne passerions pas directement d'une entité publique à une entité privée. Les aéroports du RNA ont été pour l'essentiel privatisés dans les années 1990, dans le cadre de la création des administrations aéroportuaires.

La question porte sur la meilleure façon d'attirer des investissements dans les aéroports afin de soutenir la croissance économique globale. Nous examinerons toute une série de modèles qui peuvent varier considérablement, allant d'une participation privée accrue dans un aéroport à une éventuelle transition d'un modèle à but non lucratif vers un modèle à but lucratif, ainsi que les conséquences que ces différentes approches pourraient avoir.

L'objectif est en fait d'examiner de nouveaux modèles possibles dans le cadre de notre analyse, afin de déterminer s'il serait judicieux de passer à un nouveau modèle au Canada.

**La sénatrice MacAdam :** Au vu de toutes ces informations, quel est votre calendrier? Il semble qu'il y ait beaucoup de travail à accomplir. Avez-vous établi des échéances ou un calendrier? Quand tout cela est-il censé se dérouler?

**Mme Little :** Les travaux sont déjà en cours. Il s'agit notamment de veiller à ce que le gouvernement ait accès aux données et aux informations financières fournies par les aéroports eux-mêmes, ce qui explique pourquoi cet amendement a été proposé. Une fois que le gouvernement disposera de ces données et pourra procéder à son analyse, vous avez raison de dire qu'une analyse approfondie devra être menée. Ce processus est complexe, et des consultations seront nécessaires. J'hésite à fixer un calendrier précis. Mais nous comprenons qu'il s'agit là d'une priorité du gouvernement, et nous faisons avancer les travaux sur tous les axes parallèles que le gouvernement a annoncés dans le budget de 2025 et réaffirmés dans la *Mise à*

rent formula and looking at other opportunities to support economic growth in our airports.

[Translation]

**The Chair:** I want to address that. I still don't understand. Despite everything you say, I don't understand why the government needs to ask an airport operator or owner for that. As you said, a few of them do not belong to the federal government, but most belong to Transport Canada or the federal government.

What is the objective of getting the airport value from the Saint-Hubert airport and the Billy Bishop airport? The legislation goes much further than that. Paragraph 50.2(2)(b) reads as follows:

individuals or entities whose activities, in the Minister's opinion, may affect the value of an airport . . . .

However, there is the capacity to expand runways, the value of the land adjacent to the airport, the train that transports passengers to the airport, and the public transit system that brings passengers to the airport. It's very broad.

What determines the value of an airport? It comes down to the overall activity, the potential for expansion, and the ability to attract traffic — whether cargo or passenger — to that airport. It's a very significant responsibility to ask someone to assign a value to land adjacent to the airport. Owners who believe their land may be expropriated will set the highest possible value. There is this whole aspect of objectivity or subjectivity in the figures you will be given. Adjacent land may have a certain value, but with a potential zoning change, will that value increase tenfold? What is the point of having all that?

**Ms. Little:** Thank you for the question.

[English]

It's a very interesting and complicated question. The idea here really is that the government would be able to access information it can't access to inform its deliberations with respect to airport privatization and understanding the value of an airport.

At present, most airports in Canada actually do publish their annual reports and financial statements online, and the NAS airports — the airports that pay rent largely to Canada — are also required under the terms of their leases to provide additional

*jour économique du printemps 2026.* Outre l'étude sur la privatisation des aéroports et la prolongation des baux, nous examinons la formule de calcul des loyers, et nous étudions d'autres possibilités pour soutenir la croissance économique dans nos aéroports.

[Français]

**Le président :** Je veux intervenir là-dessus. Je ne comprends toujours pas. Malgré tout ce que vous dites, je ne comprends pas pourquoi le gouvernement a besoin de le demander à un exploitant ou à un propriétaire d'aéroport. Vous l'avez dit, quelques-uns n'appartiennent pas au gouvernement fédéral, mais la plupart appartiennent à Transports Canada ou au gouvernement fédéral.

Quel est l'objectif de connaître, de la part de l'aéroport de Saint-Hubert et de l'aéroport Billy Bishop, la valeur de leur aéroport? La loi va beaucoup plus loin que cela. À l'alinéa 50.2(2)b), il est indiqué ce qui suit :

toute personne physique ou entité dont les activités sont susceptibles, de l'avis du ministre, d'influer sur la valeur d'un aéroport [...]

Or, on a la capacité d'agrandissement des pistes, la valeur des terrains voisins de l'aéroport, du train qui transporte des passagers à l'aéroport, et du système de transport en commun qui amène des passagers à l'aéroport. C'est très large.

Qu'est-ce qui détermine la valeur d'un aéroport? Il s'agit de toute l'activité, tout ce qu'il y a comme potentiel d'agrandissement, et le fait d'amener de l'activité ou du transit — que ce soit cargo ou passagers — à cet aéroport. C'est un pouvoir très grand de demander à une personne d'attribuer une valeur à un terrain avoisinant l'aéroport. Un propriétaire qui croit qu'il sera exproprié fixera la valeur la plus haute possible. Il y a tout cet aspect d'objectivité ou de subjectivité des chiffres qui vont vous être transmis. Un terrain adjacent peut avoir une certaine valeur, mais avec un potentiel changement de zonage, est-ce que cette valeur sera multipliée par dix? Quelle est l'utilité d'avoir tout cela?

**Mme Little :** Merci de la question.

[Traduction]

Cette question est très intéressante et complexe. En fait, l'objectif est que le gouvernement puisse avoir accès à des renseignements auxquels il n'a pas accès en ce moment, afin que ces renseignements guident ces délibérations relatives à la privatisation des aéroports et l'aident à mieux cerner la valeur d'un aéroport.

À l'heure actuelle, la plupart des aéroports canadiens publient effectivement leurs rapports annuels et leurs états financiers en ligne, et les aéroports du RNA — c'est-à-dire ceux qui versent un loyer principalement à l'État — sont également tenus, en

information such as land use plans, environmental plans and master plans. Transport Canada does have access to a certain amount of detail.

However, in order to actually understand in greater clarity and more precision the valuation of an airport and the potential implications of a change of the governance model, the government would need to access more detailed information from the airports themselves. Again, this would only be used as a backstop. In many cases, airports and those that are operating on airport land may provide the information voluntarily, and that is our expectation.

But to fully undertake a study that is data-based, additional information may be required. That could include information about future capital investments, for example, passenger growth projections and information that airports themselves and those operating on the lands would have.

[*Translation*]

**The Chair:** It does not affect safety. It's purely forward-looking. We're accessing the private and personal information of operators and property owners adjacent to an airport, and requiring them to provide confidential and financial information so that we can, in turn, decide or plan for the future.

I have never seen such a power in any other field. If expropriation is required, we will conduct our own appraisal. After that, we'll either go to court or withdraw the claim, as was done with Exo. That's how it works.

Here, it looks like a fishing expedition seeking a vast amount of private, personal and economic information is being sought from an incredible number of companies. How will that information be protected?

[*English*]

**Ms. Little:** Thank you again for the follow-up question. All personal information, of course, would be subject to privacy legislation. The intention here is really very specific. The Canada Transportation Act currently allows for the Minister of Transport to request information. And this amendment is specific to airports to allow the minister to access information, not only in the context of the current exercise, as announced in the Spring Economic Update, to study airport privatization, but also in the context of future policy-making. It's really to ensure that the government has data and can make decisions based on facts and supported analysis.

vertu de leurs baux, de fournir des informations supplémentaires telles que des plans d'aménagement du territoire, des plans environnementaux et des plans directeurs. Transports Canada a effectivement accès à certains de ces renseignements détaillés.

Toutefois, pour bien comprendre, avec plus de clarté et de précision, l'évaluation d'un aéroport et les conséquences possibles d'un changement de modèle de gouvernance, le gouvernement devrait disposer de renseignements plus détaillés fournis par les aéroports eux-mêmes. Là encore, ces informations seraient utilisées uniquement comme un filet de sécurité. Dans de nombreux cas, les aéroports et les exploitants qui exercent leurs activités sur leur site pourraient fournir ces informations de leur plein gré. C'est ce que nous prévoyons.

Toutefois, pour mener à bien une étude fondée sur des données, des renseignements supplémentaires pourraient s'avérer nécessaires. Il pourrait s'agir, par exemple, de renseignements sur les futurs investissements en capital, de prévisions concernant la croissance du nombre de passagers, ainsi que de données détenues par les aéroports eux-mêmes et par les exploitants présents sur leur site.

[*Français*]

**Le président :** Cela ne change rien à la sécurité. C'est vraiment prospectif. On entre dans des renseignements privés et personnels d'exploitants et de propriétaires adjacents à un aéroport, et on leur exige de l'information confidentielle et économique afin que nous puissions, nous, décider ou planifier le futur.

Je n'ai jamais vu un tel pouvoir dans aucun autre domaine. Si l'on veut exproprier, on fera notre propre évaluation. Par la suite, nous irons au tribunal ou on retirera le recours, comme on l'a fait pour Exo. C'est la façon de fonctionner.

Ici, on dirait une expédition de pêche dans laquelle on recherche une multitude de renseignements privés, personnels et économiques de la part d'une quantité incroyable d'entreprises. Comment ces renseignements seront-ils protégés?

[*Traduction*]

**Mme Little :** Je vous remercie encore une fois de votre question complémentaire. Tous les renseignements personnels seraient bien sûr soumis à la Loi sur la protection des renseignements personnels. L'objectif actuel est en réalité très précis. La Loi sur les transports au Canada permet actuellement au ministre des Transports de demander des renseignements. Et l'amendement concerne les aéroports en particulier, afin de permettre au ministre d'obtenir des renseignements pour étudier la privatisation des aéroports, non seulement dans le cadre de l'exercice actuel, comme cela a été annoncé dans la mise à jour économique du printemps, mais aussi dans le cadre de

[Translation]

**The Chair:** But it does say:

individuals or entities whose activities are likely, in the Minister's opinion, may affect the value of an airport . . . .

We're talking here about private properties adjacent to the airport that have nothing to do with the Department of Transport. We're referring to neighbouring property owners who may exert an influence. I find that to be very broad. That's my opinion.

[English]

**Ms. Little:** I am happy to address that. The idea here really is to focus on the airport itself, the airport authorities and the airport lands and understanding what the value of all the commercial and other activities on those lands might be, so it's not to extend into the community, for example. Examples of activities on lands could be an airport could have a subsidiary that runs a cargo enterprise on the airport grounds or it runs, for example, an airline maintenance and overhaul operation. It's about understanding what the activities are on the airport campus and how those contribute to the value of the airport and also how one might be able to support additional activities and investment in Canada's airports.

[Translation]

**The Chair:** Senator Oudar, I'm sorry, I was following up on Senator MacAdam's point.

**Senator Oudar:** In any event, your questions are always very thoughtful. Thank you for this exchange.

I also have a question regarding a major exception in the act. It concerns all issues of economic security and food security.

Just to wrap up the previous exchange with Senator Gignac, Ms. Nandy, can we count on the commitment to consult the provinces before redrawing the map and determining the 13 regions? I have a concern about the obligation to consult the provinces before making this type of decision.

l'élaboration de politiques à venir. Il s'agit en réalité de garantir que le gouvernement dispose des données requises et puisse prendre des décisions fondées sur des données probantes et des analyses étayées.

[Français]

**Le président :** Quand même, il est question de ceci :

toute personne physique ou entité dont les activités sont susceptibles, de l'avis du ministre, d'influer sur la valeur d'un aéroport [...]

On parle ici de propriétés privées adjacentes à l'aéroport et qui n'ont rien à voir avec le ministère des Transports. On parle ici de voisins qui peuvent avoir une influence. Je trouve cela très large. C'est mon opinion.

[Traduction]

**Mme Little :** Je suis ravie d'aborder ce sujet. L'objectif actuel consiste vraiment à se concentrer sur l'aéroport lui-même, l'administration aéroportuaire et les terrains de l'aéroport, et à comprendre quelle pourrait être la valeur de toutes les activités commerciales et autres exercées sur ces terrains; il ne s'agit donc pas d'élargir l'étude afin d'inclure la collectivité, par exemple. Parmi les exemples d'activités exercées sur ces terrains, on peut citer le fait qu'un aéroport puisse avoir une filiale qui exploite une entreprise d'expédition de marchandises sur le site de l'aéroport ou qui exploite, par exemple, un centre de maintenance et de révision aéronautiques. Il faut comprendre quelles sont les activités menées sur le site de l'aéroport, comment celles-ci contribuent à la valeur de l'aéroport, et comment on pourrait soutenir des activités et des investissements supplémentaires dans les aéroports canadiens.

[Français]

**Le président :** Sénatrice Oudar, je suis désolé, je poursuivais sur le sujet de la sénatrice MacAdam.

**La sénatrice Oudar :** De toute façon, vos questions sont toujours très pertinentes. Merci de cet échange.

J'ai aussi une question au sujet d'une exception majeure dans la loi. Elle concerne toutes les préoccupations de sécurité économique et de sécurité alimentaire.

Simplement pour terminer l'échange précédent avec le sénateur Gignac, madame Nandy, peut-on compter sur l'engagement de consulter les provinces avant le redécoupage de la carte et la détermination des 13 régions? J'ai un souci par rapport à l'obligation de consulter les provinces avant de prendre ce type de décision.

[English]

**Ms. Nandy:** Thank you very much for the question. It's an excellent one. The EI economic regions that will be affected by the proposed extension will be the same 13 regions as has previously existed. Currently, there are 13 regions in Atlantic Canada, Quebec and the Yukon where seasonal claimants can benefit from an additional five weeks of EI regular benefits under the proposed extension in Bill C-30 —

[Translation]

**Senator Oudar:** I apologize for interrupting, Ms. Nandy.

I was talking more about the changes that will be made in 2027. I just wanted to make sure that the committee is told publicly that the provinces will be consulted before finalizing the changes that will be made in 2027.

[English]

**Ms. Nandy:** Thank you for the question. Perhaps I should clarify. In addition, in terms of the proposed amendments related to the Employment Insurance Act, they do three things. One, it extends the existing additional five weeks to October 2028. Two, there is a current grandfathering section, a legislative fix, that is in the Employment Insurance Act that says if you are a seasonal claimant and you were a claimant that benefited from the additional five weeks from 2018 to 2021 and if COVID-19 measures affected your seasonal claiming patterns — because seasonal claiming patterns are one of the factors that determine eligibility for these additional five weeks — then that can be continued under these proposed amendments all the way until November 7, 2027.

The reason why that date is in place is because it's five years out from the end of the 2021 COVID-19 measures. As of November 7, 2027, COVID-19 temporary measures will not have any more effect on seasonal claiming patterns. There is no need for that exception.

No, it's not a question of additional consultation. That fix was put in to make sure that seasonal workers who had previously benefited from the measure — because of the government's introduction of temporary measures during COVID, which disrupted their claiming patterns through no fault of their own — could continue to benefit.

[Traduction]

**Mme Nandy :** Je vous remercie beaucoup de votre question. Elle est excellente. Les régions économiques qui seront visées par la prolongation de l'assurance-emploi proposée seront les mêmes 13 régions que par le passé. À l'heure actuelle, il existe 13 régions dans le Canada atlantique, au Québec et au Yukon où les prestataires saisonniers peuvent bénéficier de cinq semaines supplémentaires de prestations régulières de l'assurance-emploi dans le cadre de la prolongation proposée dans le projet de loi C-30...

[Français]

**La sénatrice Oudar :** Je m'excuse de vous interrompre, madame Nandy.

Je parlais plutôt des changements qui seront apportés en 2027. Je voulais simplement m'assurer que l'on dise publiquement devant le comité que les provinces seront consultées avant de déterminer de façon définitive les changements qui seront effectués en 2027.

[Traduction]

**Mme Nandy :** Je vous remercie de votre question. Je devrais peut-être apporter quelques précisions à cet égard. Par ailleurs, les modifications qu'on propose d'apporter à la Loi sur l'assurance-emploi ont trois effets. Premièrement, elles prolongent jusqu'en octobre 2028 la possibilité actuelle de bénéficier de cinq semaines supplémentaires de prestations de l'assurance-emploi. Deuxièmement, dans la version actuelle de la Loi sur l'assurance-emploi, il y a une disposition, ou une solution législative, concernant les droits acquis qui stipule que si vous êtes un prestataire saisonnier, que vous avez bénéficié des cinq semaines supplémentaires de prestations entre 2018 et 2021, et que les mesures liées à la COVID-19 ont perturbé vos habitudes en matière de demande de prestations saisonnières — car ces habitudes sont l'un des facteurs qui déterminent l'admissibilité à ces cinq semaines supplémentaires —, ces prestations peuvent être maintenues jusqu'au 7 novembre 2027 en vertu des modifications proposées.

Cette date a été choisie parce qu'elle se situe cinq années après la fin des mesures liées à la COVID-19 instaurées en 2021. À compter du 7 novembre 2027, les mesures temporaires liées à la COVID-19 n'auront plus aucune incidence sur les habitudes en matière de demandes de prestations saisonnières. Cette exception ne sera donc plus nécessaire.

Non, ce n'est pas une question de consultation supplémentaire. Cette disposition a été mise en place pour garantir que les travailleurs saisonniers qui avaient bénéficié de cette mesure auparavant puissent continuer à en bénéficier — en dépit du fait que le gouvernement avait mis en œuvre des mesures temporaires pendant la pandémie de COVID qui avaient perturbé

Just to close off, the third thing that this EI amendment does is it ensures that should the government decide to make changes to the EI economic regions that are targeted by that measure at some future point, that list could move from what is currently in the legislation to the regulations, but there is no change proposed again to those 13 regions in this measure that will change. It just adds some coherence in the act at some future date.

[*Translation*]

**Senator Oudar:** I understand, then, that there's no obligation to consult. I'm not a member of the committee; I'm merely filling in for Senator Kingston. However, I would venture to suggest that there will be something in the report's observations regarding the need to consult the provinces.

As I mentioned in my introduction, I wanted to allow the discussion with Senator Gignac to continue, but my question focuses more on the concepts of economic security and food security.

More specifically, there is a rather significant exception, I would say, at the heart of Division 7 of the bill. Perhaps to address and reassure the citizens listening to us, what criteria will the Governor-in-Council use to determine that it isn't a danger? In fact, there must be a concept of unacceptable danger. What are the criteria? I listened carefully to the previous discussions, and I didn't hear any specific criteria or examples that would guide the Governor-in-Council.

Next, I'll have questions about the powers, because, of course, you mentioned a temporary period for the application of the order. However, I would point out that the bill refers to a three-year period, renewable once, for a total period not exceeding six years. I no longer consider that particularly temporary, which is why I have these concerns.

I understand that there would be a review of what is considered an unacceptable danger. However, so far, I haven't seen any criteria set out in the bill. As a citizen, I find it concerning that all matters relating to human health could be excluded from this chapter of the bill for six years. This situation is all the more concerning given that the exception provided in the bill stipulates that the Statutory Instruments Act doesn't apply. Under clause 50 of the bill, that means that the order would be published only after it comes into force. I've never seen that in legislation. There would be no prepublication or enforcement of the Statutory Instruments Act, and the order would be made public only after it comes into force.

leurs habitudes en matière de demande de prestations saisonnières, sans qu'ils y soient pour rien.

Pour conclure, je précise que le troisième aspect de cet amendement à la Loi sur l'assurance-emploi garantit que, si le gouvernement décidait à l'avenir de modifier les régions économiques visées par cette mesure, cette liste pourrait être transférée de la loi vers le Règlement; toutefois, cet amendement ne propose aucune modification concernant ces 13 régions. Il vise simplement à renforcer la cohérence de la loi à une date ultérieure.

[*Français*]

**La sénatrice Oudar :** Je comprends donc qu'il n'y a aucune obligation de consultation. Je ne suis pas membre du comité, je ne fais que remplacer la sénatrice Kingston. Cependant, je me permets de croire qu'il y aura quelque chose dans les observations contenues dans le rapport au sujet de la nécessité de consulter les provinces.

Comme je l'ai annoncé en introduction, je voulais permettre de continuer l'échange avec le sénateur Gignac, mais ma question porte davantage sur les concepts de sécurité économique et de sécurité alimentaire.

Plus particulièrement, on a un régime d'exception assez important, je dirais, au cœur de la section 7 du projet de loi. Peut-être pour répondre et rassurer les citoyens qui nous écoutent, qu'est-ce que le gouverneur en conseil aura comme critères pour déterminer que ce n'est pas un danger? En fait, il faut qu'il y ait un concept de danger inacceptable. Quels sont les critères? J'ai bien écouté les échanges précédents et je n'ai pas entendu de critères précis ni d'exemples qui guideront le gouverneur en conseil.

Après, j'aurai des questions sur les pouvoirs, parce que, bien entendu, vous avez parlé d'une période temporaire d'application du décret. Cependant, je vous ferai remarquer que, dans le projet de loi, on parle d'une période de trois ans renouvelable une fois, donc pour une période ne dépassant pas six ans. Je n'appelle plus cela tellement temporaire, d'où les questions qui me préoccupent.

Je comprends qu'il y aurait un examen sur ce qui est considéré comme un danger inacceptable. Toutefois, jusqu'à présent, je n'ai pas vu de critères dans le projet de loi. Comme citoyenne, je trouve préoccupant de pouvoir soustraire toutes les questions de santé humaine à ce chapitre pour une durée de six ans. Cette situation est d'autant plus inquiétante que l'exception prévue dans le projet de loi stipulant que la Loi sur les textes réglementaires ne s'applique pas permet, selon l'article 50 du projet de loi, la publication uniquement après son entrée en vigueur. Je n'ai jamais vu cela dans des lois. Nous n'aurons donc pas de prépublication ni d'application de la Loi sur les textes réglementaires, et le décret sera rendu public seulement après sa prise d'effet.

In law, as a lawyer, we often say that ignorance of the law is no excuse, so how are people supposed to comply when the legislation or the order isn't even published?

My first question is about the criteria for determining unacceptable danger. Could you give us some examples?

My second question has to do with this mechanism, which seems to me as not only temporary, but also not very transparent, due to a lack of publication and consultation. The purpose of republication under the Statutory Instruments Act is also to solicit comments from individuals and groups, and then making and adopting an order. This process is entirely bypassing all of that through a significant exception regime.

Thank you.

**Mr. Jones:** Thank you for those questions.

In terms of defining a significant economic problem, I would say that, as I mentioned, there is some work to be done to develop those concepts in regulations or perhaps even in policies as well.

Perhaps an example would be helpful. Currently, the act requires that all products be reevaluated every 15 years. As a result, a product could be restricted, or the use of a chemical could even be discontinued. The use of a pesticide could be discontinued if there is another useful, effective and available option. That could create another vulnerability in agriculture. It is important that we take some time to identify and document other options to avoid this problem.

[*English*]

In terms of health, I would emphasize that the way the amendments are structured, the current requirement that health risks be acceptable is maintained. So the new powers can only be used if the health risks are deemed acceptable.

[*Translation*]

Only the environmental risks are potentially taken into account.

As far as I know, the six-year period is three years, but it could be extended for up to three years. I understand that this could be an extended period and that the intention is to limit it as much as possible.

**Senator Forest:** My next question is for Ms. Little.

En droit, comme avocate, on dit souvent que nul n'est censé ignorer la loi. Alors, comment feront les gens, puisque la loi ou le décret ne sont même pas publiés?

Ma première question porte sur les critères par rapport au danger inacceptable. Pouvez-vous nous donner des exemples?

Ma deuxième question porte sur ce mécanisme qui m'apparaît non seulement non temporaire, mais aussi pas très transparent non plus à cause de cette absence de publication et de consultation. Le but de la républication de la Loi sur les textes réglementaires est aussi d'obtenir des commentaires des gens et des groupes, puis de prendre le décret et de l'adopter. On échappe à tout cela par un régime d'exception important.

Merci.

**M. Jones :** Merci de ces questions.

Concernant la définition d'un problème économique important, je dirais que, comme je l'ai mentionné, il y a un peu de travail à faire afin d'élaborer ces concepts au sein des règlements ou peut-être même des politiques aussi.

Peut-être qu'un exemple pourrait être utile. Actuellement, la loi exige que tous les produits soient réévalués chaque 15 ans. En conséquence, un produit pourrait être limité, ou on pourrait même annuler l'utilisation d'un produit chimique. L'application d'un pesticide pourrait être annulée s'il y a une autre option utile, efficace et disponible. Cela pourrait créer une autre vulnérabilité en agriculture. Il est important que l'on puisse prendre un peu de temps pour identifier et enregistrer les autres options afin d'éviter ce problème.

[*Traduction*]

En ce qui concerne la santé, je tiens à souligner que, compte tenu de la manière dont les amendements sont formulés, l'exigence actuelle selon laquelle les risques pour la santé doivent être acceptables est maintenue. Ainsi, les nouveaux pouvoirs ne peuvent être exercés que si les risques pour la santé sont jugés acceptables.

[*Français*]

Ce sont seulement les risques environnementaux qui sont potentiellement considérés.

Concernant la période de six ans, à ma connaissance, la période est de trois ans, mais cela pourrait être prolongé de trois ans au maximum. Je comprends que ce pourrait être une période prolongée et que l'intention est de la limiter autant que possible.

**Le sénateur Forest :** Ma prochaine question s'adresse à Mme Little.

In another life, I was the manager of the regional airport and a member of the board of directors of the Mont-Joli airport, an airport governed by an inter-regional body, where responsibility is shared among municipalities that lack the necessary financial system. Throughout this process, beyond the very valid legal concerns, maintaining the operations of these regional airports is quite a challenge.

In your opening remarks, you mentioned that one of the objectives is to ensure coverage across all regions of Canada and to provide airport service. For example, I am looking at the Mont-Joli airport, which served the entire Lower St. Lawrence and Gaspé region. It took considerable efforts to ensure NAV Canada maintained its service. Air Canada decided to pull out. In fact, that's what prompted my move from Rimouski to Quebec City, because Air Canada no longer serves that city.

With this goal in mind, how do you plan to help the sector take on this major responsibility when it likely lacks the financial resources and tools to do so? Because things look good at the outset. When the transfer is carried out, there are memoranda of understanding, and upgrades to runways and infrastructure. However, in terms of operations, how do you see this collaboration? Will you carry out assessments of the transfer method and how it works? Returning to the example of the Mont-Joli airport, these are immense challenges for communities.

I'm thinking about Natashquan. If the airport were ever to cease operations, the entire supply of perishable goods and delivery of mail would also come to a halt. It is an essential link for that community. If, tomorrow morning, they become responsible for operating the airport and don't have the resources, a community like Natashquan will be limited. That concerns me greatly. How do you plan to ensure the sustainability of these services?

**Ms. Little:** Thank you for that excellent question.

[*English*]

It's very pertinent. Absolutely, regional connectivity is critical, as I mentioned at the outset. One of the perspectives that we take when we look at the air sector overall is an ecosystem perspective, precisely to factor in the various considerations that you raise, senator. There's the complexity of the relationship of the airports with other service providers — NAV CANADA, for example, which is also not-for-profit — and federal entities on site, such as the Canadian Air Transport Security Authority and the Canada Border Services Agency. Every airport has its own unique considerations. Their regional presence can be very different. We do take a look at the entirety of the ecosystem.

Dans une autre vie, j'ai été responsable de l'aéroport régional et l'un des membres du conseil d'administration de l'aéroport de Mont-Joli. Il s'agit d'un aéroport ayant une régie interrégionale et où la responsabilité est partagée par des municipalités qui n'ont pas le système financier nécessaire. Dans toute la démarche, au-delà des préoccupations fort pertinentes au niveau légal, le maintien des activités de ces aéroports régionaux représente tout un défi.

Dans vos notes d'introduction, vous mentionniez qu'un des objectifs est d'assurer une couverture pour l'ensemble des régions du Canada et d'avoir un service aéroportuaire. Par exemple, je regarde l'aéroport de Mont-Joli qui desservait tout le Bas-Saint-Laurent et la Gaspésie. Il a fallu mener des luttes importantes pour que NAV Canada maintienne le service. Air Canada a décidé de laisser tomber. D'ailleurs, cela a motivé mon déménagement de Rimouski à Québec, parce qu'Air Canada ne dessert plus cette ville.

Dans cet objectif, comment prévoyez-vous aider le milieu à assumer cette responsabilité majeure, alors qu'il manque probablement de moyens financiers et d'outils pour le faire? Parce qu'au début, c'est beau. Lorsque l'on fait le transfert, il y a les protocoles d'entente, les mises à jour des pistes et des infrastructures. Cependant, lors de l'opération, comment entrevoyez-vous cette collaboration? Ferez-vous des évaluations de la méthode de transfert et du fonctionnement? Reprenons l'exemple de l'aéroport de Mont-Joli. Ce sont d'immenses défis pour les collectivités.

Je pense à Natashquan. Si jamais l'aéroport arrête ses opérations, c'est tout l'approvisionnement en biens périssables et la livraison du courrier qui s'arrêterait aussi. Il s'agit d'un lien incontournable pour cette communauté. Demain matin, s'ils deviennent responsables des opérations de l'aéroport et qu'ils n'ont pas les ressources, une ville comme Natashquan sera limitée. Cela m'inquiète beaucoup. Comment allez-vous procéder pour assurer la pérennité de ces services?

**Mme Little :** Merci de cette excellente question.

[*Traduction*]

C'est tout à fait pertinent. Comme je l'ai mentionné au début, les liaisons interrégionales sont absolument essentielles. L'une des perspectives que nous adoptons lorsque nous examinons le secteur aérien dans son ensemble est celle d'un écosystème, précisément pour tenir compte des différentes considérations que vous soulevez, monsieur le sénateur. Il faut notamment prendre en compte la complexité des relations entre les aéroports et d'autres fournisseurs de services — NAV CANADA, par exemple, qui est également un organisme à but non lucratif — ainsi que des relations avec les entités fédérales présentes sur place, telles que l'Administration canadienne de la sûreté du

Part of what we're doing in the context of this particular initiative, as we examine the potential for greater investment in our airports, is we're looking at particularly the larger airports, should there be a change in governance, for example, and understanding what the impact of that might be on the ecosystem and on connectivity in Canada. This is an important policy question, along with affordability and competition, that we will be examining in the context of looking at the government's objectives in this space.

**Senator Ross:** NAS airports already enter joint ventures with commercial leases, such as things like hangars, flight schools and all kinds of things, as well as defence companies and companies that want proximity to the airport. They do this to support infrastructure, to pay ground rent and to keep passenger fees low.

When you speak of updating the framework for airport rents, what does this mean if the stated intent is to increase capacity for economic development? Given that the airports are already doing this work through their subsidiaries, how would reforming or raising rent accomplish this?

**Ms. Little:** It's an excellent question, and you're absolutely right; the National Airports System can already attract and does attract significant private investment through the form of subleases, subsidiaries and subcontracts. A variety of activities take place on our NAS airport campuses, including, in some cases, commercial activity beyond the aeronautical side of things.

In looking at the rent formula, really the objective is to understand if adjustments to the rent formula could actually support the airports, particularly some of our small- and medium-sized airports. Would adjusting the formula have a benefit in terms of helping them attract additional capital investment, for example? That's part of the package of initiatives that we're looking at with our colleagues at Finance Canada.

**Senator Ross:** You're looking at lowering rents?

**Ms. Little:** Potentially. Adjustments to the formula is the brief.

**Senator Ross:** Thank you.

transport aérien et l'Agence des services frontaliers du Canada. Chaque aéroport a ses propres particularités, et sa présence régionale peut être très différente. Nous examinons effectivement l'ensemble de l'écosystème.

Dans le cadre de cette initiative particulière, pendant que nous évaluons les possibilités d'investissements accrus dans nos aéroports, nous nous intéressons tout particulièrement aux grands aéroports, notamment en cas de changement de gouvernance, par exemple, afin de comprendre l'incidence que cela pourrait avoir sur l'écosystème et sur les liaisons au Canada. Il s'agit là d'une question stratégique importante, au même titre que l'abordabilité et la concurrence, que nous examinerons dans le cadre de l'analyse des objectifs du gouvernement dans ce domaine.

**La sénatrice Ross :** Les aéroports du RNA concluent déjà des partenariats avec des locataires commerciaux, notamment pour des hangars, des écoles de pilotage et toutes sortes d'autres installations, ainsi qu'avec des entreprises du secteur de la défense et des sociétés qui souhaitent s'implanter à proximité de l'aéroport. Ils agissent ainsi afin de financer les infrastructures, de payer les loyers fonciers et de maintenir les frais par passager aérien à un niveau peu élevé.

Lorsque vous évoquez la révision du cadre régissant les loyers aéroportuaires, qu'est-ce que cela veut dire si l'objectif déclaré est de renforcer les capacités en faveur du développement économique? Étant donné que les aéroports s'acquittent déjà de cette mission par l'intermédiaire de leurs filiales, en quoi une réforme ou une augmentation des loyers permettrait-elle d'atteindre cet objectif?

**Mme Little :** C'est une excellente question, et vous avez tout à fait raison : le Réseau national d'aéroports, ou RNA, est déjà en mesure d'attirer, et attire effectivement, d'importants investissements privés sous forme de sous-locations, de filiales et de contrats de sous-traitance. Diverses activités se déroulent sur les sites aéroportuaires du RNA, y compris, dans certains cas, des activités commerciales qui dépassent le cadre strictement aéronautique.

En examinant la formule de calcul des loyers, l'objectif est en réalité de déterminer si, en rajustant cette formule, on pourrait réellement aider les aéroports, en particulier certains de nos aéroports de petite et moyenne taille. Une modification de la formule leur serait-elle profitable, par exemple en les aidant à attirer davantage d'investissements? Cela fait partie de l'ensemble des mesures que nous étudions en ce moment avec nos collègues de Finances Canada.

**La sénatrice Ross :** Vous envisagez de réduire les loyers?

**Mme Little :** C'est possible. Le but est d'apporter des modifications à la formule.

**La sénatrice Ross :** Je vous remercie.

**Senator Robinson:** Perhaps if there is no time to respond verbally to my questions, we could have a written response from the officials.

I first want to thank Ms. Beresford-Green for your comments. I heard about the stellar brand that the Canadian Food Inspection Agency has with our regulations and how we are kind of the envy of the world as far as our food quality goes. I am certainly a believer in science. We want to make sure that our decisions are informed by science and not, with all due respect, by politicians. So I really appreciated that.

I wanted to build off what Senator Oudar started. The Statutory Instruments Act does not apply to the exemption orders in the Canadian Food Inspection Agency Act, but the definitions of “economic security,” “food security” and “seriously detrimental infestation” will go through the normal process. When regulations are posted in the *Canada Gazette*, it’s very helpful to understand where the decisions came from. Usually, we have a backgrounder that, at times, goes into the science, and it is this piece that I don’t want to lose: the science behind the policy. If you have any comments on how we ensure the science behind the policy does not get lost with these provisions in Bill C-30, that would be great to have in writing.

For my second question, I want to go back again to the definitions. I keep bringing up the definitions of “food security,” “economic security” and — for our folks at the Pesticides Regulatory Directorate — “detrimental infestation” because I do not see that operationalizing these additional mandates for the Pesticides Regulatory Directorate and the Canadian Food Inspection Agency can occur without these definitions.

I want to stress how quickly we need to move on these definitions. I ask again if we have a timeline in mind for these definitions to be posted. Please, we have run out of time, so those responses in writing would be great. Thank you.

[Translation]

**The Chair:** Thank you very much to the witnesses.

We are awaiting this information as soon as possible, given that this is a bill we have to pass before the summer recess.

**La sénatrice Robinson :** Si les hauts fonctionnaires n’ont pas le temps de répondre à mes questions de vive voix, nous pourrions peut-être obtenir une réponse écrite de leur part.

Je tiens tout d’abord à remercier Mme Beresford-Green des observations qu’elle a formulées. J’ai entendu parler de l’excellente réputation dont jouit l’Agence canadienne d’inspection des aliments grâce à notre réglementation, et du fait que nous faisons en quelque sorte l’envie du monde entier en matière de qualité alimentaire. Je crois fermement en la science. Nous voulons nous assurer que nos décisions reposent sur des données scientifiques et non, avec tout le respect que je vous dois, sur des considérations politiques. J’ai donc vraiment aimé ces propos.

Je souhaitais m’appuyer sur la discussion que la sénatrice Oudar a entamée. La Loi sur les textes réglementaires ne s’applique pas aux ordonnances d’exemption prévues par la Loi sur l’Agence canadienne d’inspection des aliments, mais les définitions des termes « sécurité économique », « sécurité alimentaire » et « infestation gravement préjudiciable » suivront la procédure habituelle. Lorsque les règlements sont publiés dans la *Gazette du Canada*, il est très utile de comprendre d’où proviennent ces décisions. En général, nous disposons d’un document d’information qui, parfois, aborde les aspects scientifiques, et c’est cet élément que je ne veux pas perdre. Je veux connaître le fondement scientifique de la politique. Si vous avez des observations à formuler concernant la manière dont nous pouvons garantir que le fondement scientifique de la politique n’est pas passé sous silence en raison des dispositions du projet de loi C-30, ce serait formidable de les recevoir par écrit.

Dans le cadre de ma deuxième question, je voudrais revenir de nouveau sur les définitions. Je ne cesse d’évoquer les définitions de « sécurité alimentaire », de « sécurité économique » et — à l’intention de nos collègues de l’Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire — d’« infestation gravement préjudiciable », car je ne vois pas comment ces nouvelles missions confiées à l’Agence de réglementation de la lutte antiparasitaire et à l’Agence canadienne d’inspection des aliments pourraient être mises en œuvre sans ces définitions.

Je tiens à souligner à quel point il est urgent de se mettre d’accord sur ces définitions. Je vous demande donc à nouveau si vous avez prévu un calendrier pour leur publication. Étant donné que le temps qui nous était imparti est écoulé, je vous prie de nous faire parvenir vos réponses par écrit. Merci.

[Français]

**Le président :** Merci beaucoup aux témoins.

Nous attendons ces informations le plus rapidement possible, compte tenu du fait que c’est un projet de loi que nous devons adopter avant la pause de l’été.

Thank you very much.

(The committee adjourned.)

Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

---