SENATE SÉNAT

CANADA

Second Session
Forty-first Parliament, 2013-14

Deuxième session de la
quarante et unième législature, 2013-2014

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, November 18, 2014
Wednesday, November 19, 2014
Tuesday, November 25, 2014
Wednesday, November 26, 2014

Issue No. 11

First, second, third and fourth (final) meetings:

Subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures

First and second (final) meetings:

Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make consequential amendments to other Acts

INCLUDING:
THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE
Subject-matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43)

THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make consequential amendments to other Act

WITNESSES:
(*See back cover*)

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 18 novembre 2014
Le mercredi 19 novembre 2014
Le mardi 25 novembre 2014
Le mercredi 26 novembre 2014

Fascicule nº 11

Première, deuxième, troisième et quatrième (dernière) réunions :

Teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi nº 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures

Première et deuxième (dernière) réunions :

Projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence

Y COMPRIS :
LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ
Teneur des éléments des sections 2, 6, 10 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43)

LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence)

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

51739-51752-51769-5181

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

* Carignan, P.C. (or Martin)	MacDonald
* Cowan (or Fraser)	Martin
Demers	Mercer
Eggleton, P.C.	Merchant
Greene	Plett
	Unger

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

Pursuant to rule 12-5, membership of the committee was amended as follows:

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Verner, P.C. (*November 26, 2014*).

The Honourable Senator Verner, P.C., replaced the Honourable Senator Fortin-Duplessis (*November 25, 2014*).

The Honourable Senator Demers replaced the Honourable Senator Batters (*November 25, 2014*).

The Honourable Senator Batters replaced the Honourable Senator Demers (*November 24, 2014*).

The Honourable Senator Fortin-Duplessis replaced the Honourable Senator Verner, P.C. (*November 24, 2014*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Maltais (*November 20, 2014*).

The Honourable Senator Maltais replaced the Honourable Senator Plett (*November 19, 2014*).

The Honourable Senator Merchant replaced the Honourable Senator Hervieux-Payette, P.C. (*November 7, 2014*).

The Honourable Senator Mercer replaced the Honourable Senator Joyal, P.C. (*November 7, 2014*).

The Honourable Senator Eggleton, P.C., replaced the Honourable Senator Massicotte (*November 7, 2014*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

V*ice-président :* L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

* Carignan, C.P. (ou Martin)	MacDonald
* Cowan (ou Fraser)	Martin
Demers	Mercer
Eggleton, C.P.	Merchant
Greene	Plett
	Unger

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

Conformément à l'article 12-5 du Règlement, la liste des membres du comité est modifiée, ainsi qu'il suit :

L'honorable sénatrice Martin a remplacé l'honorable sénatrice Verner, C.P. (*le 26 novembre 2014*).

L'honorable sénatrice Verner, C.P., a remplacé l'honorable sénatrice Fortin-Duplessis (*le 25 novembre 2014*).

L'honorable sénateur Demers a remplacé l'honorable sénatrice Batters (*le 25 novembre 2014*).

L'honorable sénatrice Batters a remplacé l'honorable sénateur Demers (*le 24 novembre 2014*).

L'honorable sénatrice Fortin-Duplessis a remplacé l'honorable sénatrice Verner, C.P. (*le 24 novembre 2014*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Maltais (*le 20 novembre 2014*).

L'honorable sénateur Maltais a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 19 novembre 2014*).

L'honorable sénatrice Merchant a remplacé l'honorable sénatrice Hervieux-Payette, C.P. (*le 7 novembre 2014*).

L'honorable sénateur Mercer a remplacé l'honorable sénateur Joyal, C.P. (*le 7 novembre 2014*).

L'honorable sénateur Eggleton, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Massicotte (*le 7 novembre 2014*).

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, of Thursday, October 30, 2014:

The Honourable Senator Martin moved, seconded by the Honourable Senator Marshall:

That, in accordance with rule 10-11(1), the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to examine the subject matter of all of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures, introduced in the House of Commons on October 23, 2014, in advance of the said bill coming before the Senate;

That the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to meet for the purposes of its study of the subject matter of Bill C-43 even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto; and

That, in addition, and notwithstanding any normal practice:

1. The following committees be separately authorized to examine the subject matter of the following elements contained in Bill C-43 in advance of it coming before the Senate:
   (a) the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce: those elements contained in Divisions 1, 9, 12, 18, 22, 26, and 27 of Part 4;
   (b) the Standing Senate Committee on Transport and Communications: those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4;
   (c) the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology: those elements contained in Divisions 5, 7, 17, 19, 20, and 24 of Part 4;
   (d) the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources: those elements contained in Divisions 3, 28, and 29 of Part 4; and
   (e) the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade: those elements contained in Division 15 of Part 4;
2. The various committees listed in point one that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-43 submit their final reports to the Senate no later than November 27, 2014;

ORDRES DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 30 octobre 2014 :

L'honorable sénatrice Martin propose, appuyée par l'honorable sénatrice Marshall,

Que, conformément à l'article 10-11(1) du Règlement, le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à examiner la teneur complète du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en oeuvre d'autres mesures, déposé à la Chambre des communes le 23 octobre 2014, avant que ce projet de loi soit présenté au Sénat;

Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à se réunir pour les fins de son examen de la teneur du projet de loi C-43 même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

Que, de plus, et nonobstant toute pratique habituelle :

1. Les comités suivants soient individuellement autorisés à examiner la teneur des éléments suivants du projet de loi C-43 avant qu'il soit présenté au Sénat :
   a) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments des sections 1, 9, 12, 18, 22, 26 et 27 de la partie 4;
   b) le Comité sénatorial permanent des transports et des communications : les éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4;
   c) le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie : les éléments des sections 5, 7, 17, 19, 20 et 24 de la partie 4;
   d) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments des sections 3, 28 et 29 de la partie 4;
   e) le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international : les éléments de la section 15 de la partie 4;
2. Chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-43, soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 27 novembre 2014;

3. As the reports from the various committees authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-43 are tabled in the Senate, they be placed on the Orders of the Day for consideration at the next sitting; and

4. The Standing Senate Committee on National Finance be simultaneously authorized to take any reports tabled under point three into consideration during its study of the subject matter of all of Bill C-43.

With leave of the Senate and pursuant to rule 5-10(1), the motion was modified to read as follows:

That, in accordance with rule 10-11(1), the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to examine the subject matter of all of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures, introduced in the House of Commons on October 23, 2014, in advance of the said bill coming before the Senate;

That the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to meet for the purposes of its study of the subject matter of Bill C-43 even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto; and

That, in addition, and notwithstanding any normal practice:

1. The following committees be separately authorized to examine the subject matter of the following elements contained in Bill C-43 in advance of it coming before the Senate:

   (a) the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce: those elements contained in Divisions 9, 12, 18, 22, 26, and 27 of Part 4;

   (b) the Standing Senate Committee on Transport and Communications: those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4;

   (c) the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology: those elements contained in Divisions 5, 7, 17, 20, and 24 of Part 4;

   (d) the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources: those elements contained in Divisions 3, 28, and 29 of Part 4;

   (e) the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade: those elements contained in Division 15 of Part 4; and

3. Au fur et à mesure que les rapports des comités autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-43 seront déposés au Sénat, l'étude de ces rapports soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance;

4. Le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit simultanément autorisé à prendre en considération les rapports déposés conformément au point numéro trois au cours de son examen de la teneur complète du projet de loi C-43.

Avec le consentement du Sénat et conformément à l'article 5-10(1) du Règlement, la motion est modifiée et se lit comme suit :

Que, conformément à l'article 10-11(1) du Règlement, le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à examiner la teneur complète du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en oeuvre d'autres mesures, déposé à la Chambre des communes le 23 octobre 2014, avant que ce projet de loi soit présenté au Sénat;

Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à se réunir pour les fins de son examen de la teneur du projet de loi C-43 même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

Que, de plus, et nonobstant toute pratique habituelle :

1. Les comités suivants soient individuellement autorisés à examiner la teneur des éléments suivants du projet de loi C-43 avant qu'il soit présenté au Sénat :

   a) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments des sections 9, 12, 18, 22, 26 et 27 de la partie 4;

   b) le Comité sénatorial permanent des transports et des communications : les éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4;

   c) le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie : les éléments des sections 5, 7, 17, 20 et 24 de la partie 4;

   d) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments des sections 3, 28 et 29 de la partie 4;

   e) le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international : les éléments de la section 15 de la partie 4;

(f) the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs: those elements contained in Division 4 of Part 4;

2. The various committees listed in point one that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-43 submit their final reports to the Senate no later than November 27, 2014;

3. As the reports from the various committees authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-43 are tabled in the Senate, they be placed on the Orders of the Day for consideration at the next sitting; and

4. The Standing Senate Committee on National Finance be simultaneously authorized to take any reports tabled under point three into consideration during its study of the subject matter of all of Bill C-43.

After debate,

In amendment, the Honourable Senator Fraser moved, seconded by the Honourable Senator Munson, that the motion, as modified, be not now adopted but that it be amended:

A. By adding, after the first paragraph, the following new paragraph:

"That the Standing Senate Committee on National Finance submit its final report on the subject matter of all of Bill C-43 to the Senate no later than December 4, 2014;";

B. by replacing, in point one, paragraph (c) by the following:

"(c) the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology: those elements contained in Divisions 5, 7, 20, and 24 of Part 4;"; and

C. by replacing, in point one, paragraph (f) by the following:

"(f) the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs: those elements contained in Divisions 4 and 17 of Part 4;".

After debate,

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

The question was then put on the motion, as modified, of the Honourable Senator Martin, seconded by the Honourable Senator Marshall:

That, in accordance with rule 10-11(1), the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to examine the subject matter of all of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in

f) le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles : les éléments de la section 4 de la partie 4;

2. Chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-43, soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 27 novembre 2014;

3. Au fur et à mesure que les rapports des comités autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-43 seront déposés au Sénat, l'étude de ces rapports soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance;

4. Le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit simultanément autorisé à prendre en considération les rapports déposés conformément au point numéro trois au cours de son examen de la teneur complète du projet de loi C-43.

Après débat,

En amendement, l'honorable sénatrice Fraser propose, appuyée par l'honorable sénateur Munson, que la motion, telle que modifiée, ne soit pas maintenant adoptée, mais qu'elle soit modifiée :

A. Par adjonction, après le premier paragraphe, du nouveau paragraphe suivant :

« Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soumette son rapport final sur la teneur complète du projet de loi C-43 au Sénat au plus tard le 4 décembre 2014; »;

B. par substitution, au point numéro un, du paragraphe c) par ce qui suit :

« c) le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie : les éléments des sections 5, 7, 20 et 24 de la partie 4; »;

C. par substitution, au point numéro un, du paragraphe f) par ce qui suit :

« f) le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles : les éléments des sections 4 et 17 de la partie 4; ».

Après débat,

La motion d'amendement, mise aux voix, est rejetée, à la majorité.

La question est mise aux voix sur la motion, telle que modifiée, de l'honorable sénatrice Martin, appuyée par l'honorable sénatrice Marshall,

Que, conformément à l'article 10-11(1) du Règlement, le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à examiner la teneur complète du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du

Parliament on February 11, 2014 and other measures, introduced in the House of Commons on October 23, 2014, in advance of the said bill coming before the Senate;

That the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to meet for the purposes of its study of the subject matter of Bill C-43 even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto; and

That, in addition, and notwithstanding any normal practice:

1. The following committees be separately authorized to examine the subject matter of the following elements contained in Bill C-43 in advance of it coming before the Senate:
   (a) the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce: those elements contained in Divisions 9, 12, 18, 22, 26, and 27 of Part 4;
   (b) the Standing Senate Committee on Transport and Communications: those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4;
   (c) the Standing Senate Committee on Social Affairs, Science and Technology: those elements contained in Divisions 5, 7, 17, 20, and 24 of Part 4;
   (d) the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources: those elements contained in Divisions 3, 28, and 29 of Part 4;
   (e) the Standing Senate Committee on Foreign Affairs and International Trade: those elements contained in Division 15 of Part 4; and
   (f) the Standing Senate Committee on Legal and Constitutional Affairs: those elements contained in Division 4 of Part 4;
2. The various committees listed in point one that are authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-43 submit their final reports to the Senate no later than November 27, 2014;
3. As the reports from the various committees authorized to examine the subject matter of particular elements of Bill C-43 are tabled in the Senate, they be placed on the Orders of the Day for consideration at the next sitting; and
4. The Standing Senate Committee on National Finance be simultaneously authorized to take any reports tabled under point three into consideration during its study of the subject matter of all of Bill C-43.

budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en oeuvre d'autres mesures, déposé à la Chambre des communes le 23 octobre 2014, avant que ce projet de loi soit présenté au Sénat;

Que le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à se réunir pour les fins de son examen de la teneur du projet de loi C-43 même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

Que, de plus, et nonobstant toute pratique habituelle :

1. Les comités suivants soient individuellement autorisés à examiner la teneur des éléments suivants du projet de loi C-43 avant qu'il soit présenté au Sénat :
   a) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments des sections 9, 12, 18, 22, 26 et 27 de la partie 4;
   b) le Comité sénatorial permanent des transports et des communications : les éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4;
   c) le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie : les éléments des sections 5, 7, 17, 20 et 24 de la partie 4;
   d) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments des sections 3, 28 et 29 de la partie 4;
   e) le Comité sénatorial permanent des affaires étrangères et du commerce international : les éléments de la section 15 de la partie 4;
   f) le Comité sénatorial permanent des affaires juridiques et constitutionnelles : les éléments de la section 4 de la partie 4;
2. Chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-43, soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 27 novembre 2014;
3. Au fur et à mesure que les rapports des comités autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-43 seront déposés au Sénat, l'étude de ces rapports soit inscrite à l'ordre du jour de la prochaine séance;
4. Le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit simultanément autorisé à prendre en considération les rapports déposés conformément au point numéro trois au cours de son examen de la teneur complète du projet de loi C-43.

The motion as modified, was adopted, on division.

La motion, telle que modifiée, est adoptée avec dissidence.

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, October 8, 2014:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Housakos, seconded by the Honourable Senator Fortin-Duplessis, for the second reading of Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make consequential amendments to other Acts.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Plett moved, seconded by the Honourable Senator Fortin-Duplessis, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 8 octobre 2014 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Housakos, appuyé par l'honorable sénatrice Fortin-Duplessis, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

L'honorable sénateur Plett propose, appuyé par l'honorable sénatrice Fortin-Duplessis, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 18, 2014
(39)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Leo Housakos, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Demers, Greene, Housakos, MacDonald, Merchant, Plett, Unger and Verner, P.C. (8).

In attendance: Dillian Theckedath and Alexandre Lavoie, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, October 30, 2014, the committee began its consideration of the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

WITNESSES:

Transport Canada:

Donald Roussel, Acting Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Shari Currie, Acting Director General, Civil Aviation;

Joyce Henry, Director General, Marine Policy;

Tamara Rudge, Director, Port Policy;

April Nakatsu, Director General, Crown Corporation Governance.

Industry Canada:

Lynne Fancy, Senior Director, Spectrum Management Operations;

Amy Jensen, Policy Analyst, Spectrum Management Operations;

Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis.

Canadian Heritage:

Helen C. Kennedy, Director General, Broadcasting and Digital Communications.

Mr. Roussel, Ms. Henry and Ms. Nakatsu made presentations and, together with Ms. Rudge and Ms. Currie, answered questions.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 18 novembre 2014
(39)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Leo Housakos (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Demers, Greene, Housakos, MacDonald, Merchant, Plett, Unger et Verner, C.P. (8).

Également présents : Dillian Theckedath et Alexandre Lavoie, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 30 octobre 2014, le comité entreprend son étude de la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Donald Roussel, sous-ministre adjoint par intérim, Sûreté et sécurité;

Shari Currie, directrice générale par intérim, Aviation civile;

Joyce Henry, directrice générale, Politique maritime;

Tamara Rudge, directrice, Politiques portuaires;

April Nakatsu, directrice générale, Gouvernance des sociétés d'État.

Industrie Canada :

Lynne Fancy, directrice principale, Exploitation de la gestion du spectre;

Amy Jensen, analyste des politiques, Exploitation de la gestion du spectre;

Adam Scott, directeur, Analyses industrielle et réglementaire.

Patrimoine canadien :

Helen C. Kennedy, directrice générale, Radiodiffusion et communications numériques.

M. Roussel ainsi que Mmes Henry et Nakatsu font chacun un exposé puis, avec Mmes Rudge et Currie, répondent aux questions.

At 10:17 a.m., the committee suspended.

At 10:26 a.m., the committee resumed.

Ms. Fancy and Mr. Scott made statements and, together with Ms. Jensen, answered questions.

At 11 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 19, 2014
(40)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m., in room 9, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Leo Housakos, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Greene, Housakos, Maltais, Martin, Merchant, Unger and Verner, P.C. (7).

In attendance: Terry Thomas and Alexandre Lavoie, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, October 30, 2014, the committee continued its consideration of the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

WITNESSES:

Canadian Airports Council:

Daniel-Robert Gooch, President.

Canadian Owners and Pilots Association:

Kevin Psutka, President and CEO (by video conference).

Ultralight Pilots Association of Canada:

Kathy Lubitz, President.

Mr. Gooch made a presentation and answered questions.

At 7:01 p.m., the committee suspended.

At 7:08 p.m., the committee resumed.

Mr. Psutka and Ms. Lubitz made statements and answered questions.

À 10 h 17, la séance est suspendue.

À 10 h 26, la séance reprend.

Mme Fancy et M. Scott font chacun une déclaration puis, avec Mme Jensen, répondent aux questions.

À 11 heures, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 19 novembre 2014
(40)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Leo Housakos (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Greene, Housakos, Maltais, Martin, Merchant, Unger et Verner, C.P. (7).

Également présents : Terry Thomas et Alexandre Lavoie, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 30 octobre 2014, le comité poursuit son étude de la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :

Conseil des aéroports du Canada :

Daniel-Robert Gooch, président.

Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs :

Kevin Psutka, président et directeur général (par vidéoconférence).

Ultralight Pilots Association of Canada :

Kathy Lubitz, présidente.

M. Gooch fait un exposé, puis répond aux questions.

À 19 h 1, la séance est suspendue.

À 19 h 8, la séance reprend.

M. Psutka et Mme Lubitz font chacun une déclaration, puis répondent aux questions.

At 7:48 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee proceeded in camera to consider a draft agenda.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Monday, December 9, 2013, the committee continued its study on the challenges faced by the Canadian Broadcasting Corporation in relation to the changing environment of broadcasting and communications. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 2.*)

At 7:48 p.m., the Honourable Senator Merchant withdrew from the committee meeting for the duration of the proceedings on this matter pursuant to subsection 13 (2) of the *Ethics and Conflict of Interest Code for Senators*.

The committee considered a draft agenda.

At 8:01 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, November 25, 2014
(41)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Batters, Dawson, Eggleton, P.C., Fortin-Duplessis, Greene, Housakos, MacDonald and Plett (8).

In attendance: Terry Thomas and Alexandre Lavoie, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, October 30, 2014, the committee continued its consideration of the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

WITNESSES:

Rural Burlington Greenbelt Coalition:

Vanessa Warren (by video conference).

Town of Neuville:

Bernard Gaudreau, Mayor.

À 19 h 48, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un ordre du jour provisoire.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le lundi 9 décembre 2013, le comité poursuit son étude sur les défis que doit relever la Société Radio-Canada en matière d'évolution du milieu de la radiodiffusion et des communications. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n^o 2 des délibérations du comité.)*

À 19 h 48, conformément au paragraphe 13(2) du *Code régissant les conflits d'intérêts des sénateurs*, l'honorable sénatrice Merchant se retire du comité pendant toute la durée des délibérations sur cette question.

Le comité examine un ordre du jour provisoire.

À 20 h 1, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 25 novembre 2014
(41)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Batters, Dawson, Eggleton, C.P., Fortin-Duplessis, Greene, Housakos, MacDonald et Plett (8).

Également présents : Terry Thomas et Alexandre Lavoie, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 30 octobre 2014, le comité poursuit son étude de la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^o 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :

Rural Burlington Greenbelt Coalition :

Vanessa Warren (par vidéoconférence).

Ville de Neuville :

Bernard Gaudreau, maire.

Ms. Warren and Mr. Gaudreau made statements and answered questions.

At 10:10 a.m., the committee suspended.

At 10:12 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft report.

The committee began its consideration of a draft report.

At 10:30 a.m., the committee resumed in public.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, October 8, 2014, the committee began its consideration of Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make consequential amendments to other Acts.

WITNESSES:

Transport Canada:

Sylvain Lachance, Executive Director, Legislative, Regulatory International Affairs;

Daniel Haché, Director, International Marine Policy;

Aline MacDougall, Director, Portfolio Policy and Governance;

Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Services Policy;

François Marier, Manager, International Marine Policy and Liability.

National Defence and the Canadian Armed Forces:

Lieutenant Colonel Martin Leblanc, Chief Investigator, Directorate of Flight Safety.

Mr. Dawson, Ms. Lachance, Mr. Haché, Ms. MacDougall, Lt Col. Leblanc made statements and, together with Mr. Marier, answered questions.

At 11:21 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 26, 2014
(42)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Eggleton, P.C., Greene, Housakos, MacDonald, Martin and Plett (7).

Mme Warren et M. Gaudreau font chacun une déclaration puis répondent aux questions.

À 10 h 10, la séance est suspendue.

À 10 h 12, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine une ébauche de rapport.

Le comité entreprend l'étude d'une ébauche de rapport.

À 10 h 30, la séance publique reprend.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 8 octobre 2014, le comité entreprend son étude du projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

TÉMOINS :

Transports Canada :

Sylvain Lachance, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales;

Daniel Haché, directeur, Politiques maritimes internationales;

Aline MacDougall, directrice, Politique et gouvernance du portefeuille;

Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et services de navigation aérienne;

François Marier, gestionnaire, Politique maritime internationale et responsabilité civile.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes :

Lieutenant-colonel Martin Leblanc, enquêteur en chef, Direction de la sécurité des vols.

M. Dawson, Mme Lachance, M. Haché, Mme MacDougall et le lieutenant-colonel Leblanc font chacun une déclaration puis, avec M. Marier, répondent aux questions.

À 11 h 21, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 26 novembre 2014
(42)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Eggleton, C.P., Greene, Housakos, MacDonald, Martin et Plett (7).

In attendance: Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, October 8, 2014, the committee continued its consideration of Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make consequential amendments to other Acts.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-3.

With leave and pursuant to rule 12-20(3), the Honourable Senator Plett moved:

> That, for its consideration of Bill C-3, the committee group the following clauses: clauses 2 to 9, clauses 10 to 26, clauses 28 to 57 and clauses 58 to 78.

After debate, the question being put on the question, it was adopted.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1, which contains the short title, stand postponed.

It was agreed that clauses 2 to 9 carry.

It was agreed that clauses 10 to 26 carry.

It was agreed that clause 27 carry.

It was agreed that clauses 28 to 57 carry.

It was agreed that clauses 58 to 78 carry.

It was agreed that clause 79 carry.

It was agreed that the schedule carry.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that chair report Bill C-3 to the Senate at the earliest opportunity.

At 6:50 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee proceeded in camera to consider a draft report.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, October 30, 2014, the committee continued its consideration of the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

Également présent : Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 8 octobre 2014, le comité poursuit son étude du projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-3.

Avec le consentement des membres du comité et conformément à l'article 12-20(3) du Règlement, l'honorable sénateur Plett propose :

> Que, dans le cadre de son examen du projet de loi C-3, le comité regroupe les articles suivants : les articles 2 à 9, les articles 10 à 26, les articles 28 à 57 et les articles 58 à 78.

Après débat, la motion, mise aux voix, est adoptée.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu de reporter l'étude de l'article 1, qui contient le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter les articles 2 à 9.

Il est convenu d'adopter les articles 10 à 26.

Il est convenu d'adopter l'article 27.

Il est convenu d'adopter les articles 28 à 57.

Il est convenu d'adopter les articles 58 à 78.

Il est convenu d'adopter l'article 79.

Il est convenu d'adopter l'annexe.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi C-3 au Sénat le plus tôt possible.

À 18 h 50, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité étudie une ébauche de rapport.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 30 octobre 2014, le comité poursuit son étude de la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

The committee continued its consideration of a draft report.

It was agreed that the report be adopted.

At 6:54 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Le comité poursuit son étude d'une ébauche de rapport.

Il est convenu d'adopter le rapport.

À 18 h 54, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Daniel Charbonneau

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Thursday, November 27, 2014

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to table its

EIGHTH REPORT

Your committee, which was authorized to examine the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures, has, in obedience to its order of reference of Thursday, October 30, 2014, examined the said subject matter and now reports as follows:

The committee heard 14 witnesses between November 18 and 25, 2014 and received nine briefs. Based on the evidence heard and the briefs received, the committee makes the following observations:

- Division 2 of Part 4 of Bill C-43 seems to have had a mixed reception. Some witnesses, including the Canadian Owners and Pilots Association, expressed concerns about the consultation process that led to the development of the amendments to the Aeronautics Act proposed by this division. The committee also notes that regulations that will implement the amendments to the Aeronautics Act proposed by this division will have to allow the municipalities to express their concerns about the development or expansion of aerodromes or any changes to their operation.
- Division 6 of Part 4 of Bill C-43 seems to have been well received.
- Division 10 of Part 4 of Bill C-43 seems to have been well received.
- Division 11 of Part 4 of Bill C-43 seems to have been well received.
- Division 16 of Part 4 of Bill C-43 seems to have been well received.
- Division 21 of Part 4 of Bill C-43 seems to have been well received.

The list of witnesses who appeared before the committee is appended to this report.

Respectfully submitted,

RAPPORTS DU COMITÉ

Le jeudi 27 novembre 2014

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de déposer son

HUITIÈME RAPPORT

Votre comité, qui a été autorisé à examiner la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures, a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 30 octobre 2014, examiné ladite teneur de ces éléments et en fait maintenant rapport comme il suit :

Le comité a entendu 14 témoins entre le 18 et 25 novembre 2014 et a reçu neuf mémoires. Selon les témoignages entendus et les mémoires reçus, le comité fait les observations suivantes :

- La section 2 de la partie 4 du projet de loi C-43 semble recevoir un accueil mitigé. Des témoins, dont l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs, ont exprimé des préoccupations à l'égard du processus de consultations ayant mené à l'élaboration des modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique par cette section. Le comité constate de plus que les règlements qui mettront en œuvre les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique par cette section devront permettre aux municipalités d'exprimer leurs préoccupations concernant l'aménagement, l'expansion ou les changements à l'exploitation des aérodromes.
- La section 6 de la partie 4 du projet de loi C-43 semble bien accueillie.
- La section 10 de la partie 4 du projet de loi C-43 semble bien accueillie.
- La section 11 de la partie 4 du projet de loi C-43 semble bien accueillie.
- La section 16 de la partie 4 du projet de loi C-43 semble bien accueillie.
- La section 21 de la partie 4 du projet de loi C-43 semble bien accueillie.

La liste des témoins entendus par le comité figure en annexe du présent rapport.

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

Appendix
List of witnesses

Canadian Airports Council	Daniel-Robert Gooch, President
Canadian Heritage	Helen C. Kennedy, Director General, Broadcasting and Digital Communications
Canadian Owners and Pilots Association	Kevin Psutka, President and CEO
Industry Canada	Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis
	Amy Jensen, Policy Analyst, Spectrum Management Operations
	Lynne Fancy, Senior Director, Spectrum Management Operations
Rural Burlington Greenbelt Coalition	Vanessa Warren
Town of Neuville	Bernard Gaudreau, Mayor
Transport Canada	Shari Currie, Acting Director General, Civil Aviation
	Joyce Henry, Director General, Marine Policy
	April Nakatsu, Director General, Crown Corporation Governance
	Donald Roussel, Acting Assistant Deputy Minister, Safety and Security
	Tamara Rudge, Director, Port Policy
Ultralight Pilots Association of Canada	Kathy Lubitz, President

Annexe
Liste de témoins

Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs	Kevin Psutka, président et directeur général
Conseil des aéroports du Canada	Daniel-Robert Gooch, president
Industrie Canada	Adam Scott, directeur, Analyses industrielle et réglementaire
	Amy Jensen, analyste des politiques, Exploitation de la gestion du spectre
	Lynne Fancy, directrice principale, Exploitation de la gestion du spectre
Patrimoine canadien	Helen C. Kennedy, directrice générale, Radiodiffusion et communications numériques
Rural Burlington Greenbelt Coalition	Vanessa Warren
Transports Canada	Shari Currie, directrice générale par interim, Aviation civile
	Joyce Henry, directrice générale, Politique maritime
	April Nakatsu, directrice générale, Gouvernance de société d'État
	Donald Roussel, sous-ministre adjoint par interim, Sûreté et sécurité
	Tamara Rudge, directrice, Politiques portuaires
Ville de Neuville	Bernard Gaudreau, maire
Ultralight Pilots Association of Canada	Kathy Lubitz, présidente

Thursday, November 27, 2014

The Standing Senate Committee on Transport and Communications has the honour to present its

NINTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make

Le jeudi 27 novembre 2014

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications a l'honneur de présenter son

NEUVIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur

consequential amendments to other Acts, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, October 8, 2014, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence, a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 8 octobre 2014, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 18, 2014

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m. to study the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

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

[*Translation*]

The Deputy Chair: Honourable senators, today we are beginning our study into the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16 and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

[*English*]

Today, we are beginning our study into the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16 and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

We have two panels. Our first group is from Transport Canada: Donald Roussel, Acting Assistant Deputy Minister, Safety and Security; Shari Currie, Acting Director General, Civil Aviation; Joyce Henry, Director General, Marine Policy; Tamara Rudge, Director, Port Policy; and April Nakatsu, Director General, Crown Corporation Governance.

We will invite the witnesses to make their presentations, and then senators will have the opportunity to ask questions. Welcome.

Donald Roussel, Acting Assistant Deputy Minister, Safety and Security, Transport Canada: I'm pleased to be here today to speak to the legislative amendments to the Aeronautics Act regarding aerodrome developments being proposed by the Minister of Transport.

While Transport Canada's top priority is safety, I would be remiss not to recognize the enormous economic impact the air sector has in Canada. This industry has a massive economic footprint of $35 billion in GDP, currently employs almost 405,000 people across the country, and operates over 300 airports and approximately 7,000 aerodromes.

In order to achieve and sustain truly effective transportation legislation and policy, a healthy balance must be struck between protecting the public and facilitating economic growth opportunities for the benefit of Canadians. Transport Canada has historically exercised this responsibility through the development of regulations and policies that support the

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 18 novembre 2014

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

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

[*Français*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, aujourd'hui, nous commençons notre étude de la teneur du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures. En particulier, le comité étudie les sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4.

[*Traduction*]

Aujourd'hui nous débutons notre étude sur la teneur du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures. En particulier, le comité étudie les sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4.

Nous accueillons deux groupes. Le premier est de Transports Canada : Donald Roussel, sous-ministre adjoint par intérim, Sûreté et sécurité; Shari Currie, directrice générale par intérim, Aviation civile; Joyce Henry, directrice générale, Politique maritime; Tamara Rudge, directrice, Politiques portuaires; et April Nakatsu, directrice générale, Gouvernance de société d'État.

Nous inviterons les témoins à faire leurs présentations et les sénateurs pourront ensuite leur poser des questions. Bienvenue.

Donald Roussel, sous-ministre adjoint par intérim, Sûreté et sécurité, Transports Canada : Je suis heureux d'être ici pour vous parler de la modification à la Loi sur l'aéronautique proposée par la ministre des Transports et concernant l'aménagement d'aérodromes.

Bien que la principale priorité de TC soit la sécurité, je me dois de souligner l'importante contribution du transport aérien à l'économie du Canada. En effet, il s'agit d'une industrie dont l'empreinte économique est massive puisqu'elle contribue pour plus de 35 milliards de dollars en PIB, emploie près de 405 000 personnes dans l'ensemble du pays et exploite plus de 300 aéroports et environ 7 000 aérodromes.

Pour que la législation et les politiques sur les transports soient réellement efficaces, il est important d'arriver à un juste équilibre entre la protection du public et la stimulation de la croissance économique, dans l'intérêt de tous les Canadiens. TC a toujours assumé cette responsabilité en élaborant des règlements et des politiques favorisant la liberté de vol au Canada et, plus

freedom to fly in Canada but, more specifically to our discussion here today, by permitting the establishment of aerodromes without requiring authorization from the federal government.

This approach and philosophy has contributed to the successful state of today's air transport systems. The growth of certain economic sectors has increased the need for air transport infrastructure to connect workers with jobs and to facilitate the transportation of goods throughout the country, especially to communities that may otherwise have no alternate means of transportation.

Over the last several years, Transport Canada has heard from provinces, municipalities and Canadians concerning an increasing number of complex issues related to the construction of new aerodromes and the operation of existing aerodromes.

As it stands, current regulations do not require aerodrome proponents to take part in consultation processes with local land-use authorities and affected communities, or necessarily notify Transport Canada or NAV CANADA prior to developing an aerodrome. Further, Transport Canada does not have a formal engagement process in place for stakeholders to raise concerns regarding aerodrome development to the department. In the absence of these tools, the department has been left in a reactive position, dealing with issues on an ad hoc basis, which has proven to be inefficient and resource intensive, and has not effectively responded to the concerns of your constituents. It has also led to unnecessary and significant costs to the aerodrome proponent. The goal is not to limit the freedom to fly but, rather, to provide greater regulatory predictability and more effective tools to promote safe flying.

An amendment to the Aeronautics Act is proposed to provide the minister with the authority to make an order prohibiting the development or expansion or any change to the operation of an aerodrome if there is a risk to aviation safety or if it is not in the public interest. This would include a case where a new or existing aerodrome is creating air traffic congestion. The proposed amendment will also provide for regulation-making authority respecting the consultations to be carried out by the proponent of an aerodrome before development or the operator of an aerodrome before an expansion or change to its operations.

This initiative will provide the minister with flexibility to effectively respond to existing and possible unforeseen issues or trends, and it is an important first step in modernizing the department's aerodrome framework. This amendment will also protect aerodrome proponents and operators from unnecessary costs associated with development and provide an opportunity for affected Canadians to be engaged in the process.

précisément, et j'en viens au sujet qui nous amène ici aujourd'hui, en autorisant l'établissement d'aérodromes sans que cela nécessite l'autorisation du gouvernement fédéral.

Cette philosophie et cette approche ont grandement contribué à la réussite du réseau de transport aérien d'aujourd'hui. La croissance de certains secteurs économiques a créé des besoins accrus en matière d'infrastructures pour le transport aérien, notamment pour relier les travailleurs à leurs emplois et faciliter le transport des marchandises dans l'ensemble du pays et, plus particulièrement, vers les communautés qui n'ont aucun autre moyen de transport.

Au cours des dernières années, TC a entendu le point de vue des provinces, des municipalités et des Canadiens au sujet du nombre croissant d'enjeux complexes reliés à la construction de nouveaux aérodromes et à l'exploitation d'aérodromes existants.

À l'heure actuelle, la réglementation en vigueur n'exige pas des promoteurs d'aérodromes qu'ils participent à un processus de consultation avec les autorités locales responsables de l'utilisation des terres et les collectivités concernées, ou même qu'ils informent TC ou NAV CANADA avant d'aménager un aérodrome. De plus, il n'y a pas de processus officiel à TC permettant aux intervenants de faire connaître leurs préoccupations au ministère concernant l'aménagement d'un aérodrome. L'absence de tels outils oblige le ministère à prendre des mesures réactives plutôt que proactives et à traiter les questions de façon ponctuelle. Or, une telle approche s'avère inefficace, en plus d'exiger beaucoup de ressources sans pour autant répondre efficacement aux préoccupations de vos électeurs et d'entraîner des coûts importants et inutiles pour le promoteur de l'aérodrome. Le but n'est pas de restreindre la liberté de vol, mais d'assurer une plus grande prévisibilité de la réglementation et de fournir des outils plus efficaces pour promouvoir la sécurité des vols.

Il est proposé d'apporter une modification à la Loi sur l'aéronautique pour conférer au ministre le pouvoir de rendre une ordonnance interdisant l'aménagement ou l'expansion d'un aérodrome, ainsi que tout changement à son exploitation, s'il en résulte un risque pour la sécurité aérienne ou si ce n'est pas dans l'intérêt du public. Cela comprendrait tout cas où l'aménagement d'un nouvel aérodrome ou d'un aérodrome existant peut créer une congestion de la circulation aérienne. La modification proposée conférerait également le pouvoir réglementaire d'imposer au promoteur de l'aérodrome d'entreprendre des consultations avant de procéder à l'aménagement, ainsi qu'à tout exploitant qui envisage une expansion de l'aérodrome ou d'apporter des changements à l'exploitation de ce dernier.

Cette initiative accordera au ministre la souplesse nécessaire pour réagir avec efficacité aux problèmes actuels et potentiels ou aux tendances. Elle constitue la première étape importante de la modernisation du cadre des aérodromes du ministère. La modification évitera également aux promoteurs et aux exploitants des aérodromes des coûts inutiles relatifs à l'aménagement et donnera aux Canadiens concernés la possibilité de participer au processus.

Joyce Henry, Director General, Marine Policy, Transport Canada: I'm pleased to be here today to have the opportunity to elaborate on those provisions proposed in Bill C-43 that pertain to the Canada Marine Act, specifically Division 16, clauses 228 to 231.

The proposed amendments to the Canada Marine Act have two key objectives. First, the proposed amendments under clause 228 will allow Canada Port Authorities the ability to acquire federal real property in their own name. This amendment supports the divestiture of regional ports by the federal government. To date, Transport Canada has divested or otherwise transferred 180 regional and local ports, with 50 remaining under Transport Canada ownership. Some Canada Port Authorities have expressed an interest in acquiring Transport Canada-owned ports to expand their business opportunities. Canada Port Authorities are well positioned to attract investments, increase traffic and create jobs at these regional ports. The divestiture of these regional ports to Canada Port Authorities could also help to ensure the long-term viability of the divested ports, given Canada Port Authorities' expertise in port management.

However, provisions under the current Canada Marine Act do not allow Canada Port Authorities the ability to acquire federal real property, thereby preventing Canada Port Authorities from participating in the divestiture program. The proposed amendments will support the successful divesture of regional federally owned ports and allow Canada Port Authorities the ability to acquire any surplus federal real property for sale.

Second, the proposed amendments to the Canada Marine Act under clauses 229 to 231 provide the government with an option to develop regulations applying to any specific large-scale commercial or industrial projects on federal port lands. These proposed amendments will also permit these regulations to incorporate by reference any laws or documents to effectively regulate any potential projects on federal port lands.

The main driver for these proposed amendments to the Canada Marine Act are the two proposed liquefied natural gas facilities that would be located on federal port lands managed by the Prince Rupert Port Authority.

Currently there's no federal regulatory regime in place to adequately regulate liquefied natural gas facilities on federal lands. Under British Columbia law, the British Columbia Oil and Gas Commission is authorized to regulate liquefied natural gas facilities in the province. However, constitutionally, British Columbia laws that purport to regulate the use and development of land would not apply to federal port lands.

The most efficient approach to achieve regulatory oversight for any new liquefied natural gas facility in British Columbia would be to have it regulated by the British Columbia Oil and Gas Commission. To allow for this and create legal certainly, it is

Joyce Henry, directrice générale, Politique maritime, Transports Canada : Je suis ravie d'être ici aujourd'hui pour pouvoir donner des précisions sur les dispositions du projet de loi C-43 qui se rapportent à la Loi maritime du Canada, en particulier aux articles 288 à 231, à la section 16.

Les modifications que l'on propose d'apporter à la Loi maritime du Canada ont deux objectifs principaux. Premièrement, celles qui sont proposées à l'article 228 permettront aux administrations portuaires canadiennes d'acquérir des immobilisations fédérales en leur propre nom. Cette modification appuie la cession d'installations portuaires régionales par le gouvernement fédéral. À ce jour, Transports Canada a cédé ou transféré 180 ports régionaux et locaux et il lui en reste 50. Certaines administrations portuaires canadiennes se sont dites intéressées à faire l'acquisition de ports appartenant au ministère pour stimuler leurs débouchés commerciaux. Elles sont bien placées pour attirer les investissements, accroître la circulation et créer des emplois dans ces ports régionaux. La cession des ports régionaux à ces administrations pourrait aussi favoriser la viabilité à long terme de ces ports compte tenu du savoir-faire des administrations en matière de gestion portuaire.

Quoi qu'il en soit, les dispositions de la Loi maritime du Canada en vigueur ne permettent pas aux administrations portuaires canadiennes d'acquérir des immobilisations fédérales, ce qui empêche ces dernières de participer au programme de cession. Les modifications proposées faciliteront la cession de ports régionaux appartenant au fédéral et permettront aux administrations portuaires canadiennes d'acquérir toute immobilisation excédentaire fédérale qui est à vendre.

Deuxièmement, les modifications que l'on propose d'apporter aux articles 229 à 231 de la Loi maritime du Canada donnent au gouvernement l'option de formuler des règlements s'appliquant à tout projet commercial ou industriel à grande échelle sur les terrains portuaires fédéraux. Ces modifications permettront aussi à la réglementation d'incorporer par renvoi toute loi ou tout document afin de réglementer efficacement tout projet potentiel sur les terrains portuaires fédéraux.

Le principal moteur des modifications que l'on propose d'apporter à la Loi maritime du Canada sont les deux projets d'installations de gaz naturel liquéfié qui se situeraient sur les terrains gérés par l'administration portuaire de Prince Rupert.

À l'heure actuelle, aucun régime fédéral ne réglemente les installations de gaz naturel liquéfié sur les terrains fédéraux. En Colombie-Britannique, la loi autorise la Commission du pétrole et du gaz à réglementer ce type d'installation dans la province. Cependant, d'un point de vue constitutionnel, les lois de la Colombie-Britannique censées réglementer l'utilisation et le développement des terres ne s'appliqueraient pas aux terrains portuaires fédéraux.

L'approche la plus efficace pour assurer la surveillance réglementaire de toute nouvelle installation de gaz naturel liquéfié en Colombie-Britannique serait de la confier à la Commission du pétrole et du gaz. Pour ce faire et apporter de

proposed that federal regulations be made pursuant to the Canada Marine Act that would incorporate by reference the British Columbia provincial regime.

Currently, under the Canada Marine Act, the Governor-in-Council has the power to make regulations applicable to Canada Port Authorities, but presently it is insufficient to allow incorporation by reference of provincial legislation. Under the new federal regulation, the British Columbia Oil and Gas Commission would administer and enforce these federal regulations on behalf of Canada.

We are modelling our legislative approach on the proposed Haisla liquefied natural gas facility, where provincial legislation was incorporated into regulations made under the First Nations Commercial and Industrial Development Act, allowing the British Columbia Oil and Gas Commission to enforce and administer regulatory oversight. It is a similar situation except the lands in question are federal port lands and not reserve lands.

Canada Port Authorities are considered key economic drivers and vital to Canada's domestic and international trade objectives. There's a growing trend of increased project development on federal port lands. Accordingly, our intent in proposing these amendments is to ensure that, as projects proceed, they do so in a safe manner, protecting the environment and Canadians.

April Nakatsu, Director General, Crown Corporation Governance, Transport Canada: My name is April Nakatsu, Director General for Crown Corporation Governance at Transport Canada. I'm here to speak on provisions included in Part 4, Division 21 of Bill C-43. This division relates to the reorganization of certain Crown corporations in the Minister of Transport's portfolio that own and operate international bridges.

Authority for this reorganization was provided for in Economic Action Plan 2013 Act, No. 2. More specifically, the act provided authority for The Federal Bridge Corporation Limited to amalgamate with its two subsidiaries — The Seaway International Bridge Corporation and the St. Mary's River Bridge Company — and another parent Crown corporation, the Blue Water Bridge Authority. In addition to authorizing the restructuring of these bridge corporations, the act also provided that the resulting amalgamated entity would have the necessary powers and authorities required to operate, including the power to borrow and charge tolls.

In the course of preparing for the amalgamation, it has become apparent that it is not possible for the amalgamation of all four corporations to occur at the same time. Therefore, this division

la certitude au plan juridique, l'on propose de prendre un règlement fédéral en application de la Loi maritime du Canada pour incorporer par renvoi le régime provincial de la Colombie-Britannique.

À l'heure actuelle, la Loi maritime du Canada habilite le gouverneur en conseil à prendre des règlements relatifs aux administrations portuaires canadiennes, mais elle ne permet pas l'incorporation par renvoi de mesures législatives provinciales. Conformément à la nouvelle réglementation fédérale, la Commission du pétrole et du gaz de Colombie-Britannique administrerait et réglementerait cette réglementation fédérale au nom du Canada.

Nous formulons notre approche législative en prenant pour modèle les installations de gaz naturel liquéfié de la nation Haisla, pour lesquelles la loi provinciale a été incorporée par renvoi au règlement pris en application de la Loi sur le développement commercial et industriel des Premières Nations, ce qui permet à la Commission du pétrole et du gaz de Colombie-Britannique d'assurer la surveillance réglementaire. La situation est semblable sauf que les terres en question sont des terrains portuaires fédéraux et non des terres de réserve.

On estime que les administrations portuaires canadiennes sont des moteurs économiques clés essentiels à l'atteinte des objectifs du Canada en matière de commerce national et international. La tendance visant à développer des projets sur les terrains portuaires fédéraux est à la hausse. En conséquence, nous proposons ces modifications pour faire en sorte que les projets soient menés de façon sécuritaire afin de protéger l'environnement et la population canadienne.

April Nakatsu, directrice générale, Gouvernance des sociétés d'État, Transports Canada : Je m'appelle April Nakatsu. Je suis la directrice générale pour la gouvernance de société de l'État au sein de Transports Canada. Je suis ici pour expliquer les dispositions comprises à la partie 4, section 21 du projet de loi C-43. Cette section a trait à la réorganisation de certaines sociétés d'État relevant du portefeuille du ministre des Transports dont il est propriétaire ou qu'il exploite.

Le pouvoir lié à cette réorganisation est prévu conformément à la Loi nº 2 sur le plan d'action économique de 2013. Plus précisément, la Loi a accordé à La Société des ponts fédéraux Limitée le pouvoir de fusionner avec ses deux filiales, à savoir La Corporation du pont international de la voie maritime, Ltée et la Saint Mary's River Bridge Company ainsi qu'avec une autre société d'État mère, l'Administration du pont Blue Water. En plus d'autoriser la restructuration de ces sociétés, la Loi prévoit également que l'entité issue de la fusion aurait les pouvoirs et attributions requis pour assurer une exploitation, y compris le pouvoir d'emprunter et d'exiger le paiement de droits.

Au cours des préparatifs en vue de la fusion, il est devenu évident qu'il était impossible de procéder à la fusion des quatre sociétés d'État en même temps. Par conséquent, cette section vise

seeks to make technical amendments to the definition of "amalgamated corporation" in the Economic Action Plan 2013 Act, No. 2.

However, it is not a single definition of "amalgamated corporation" that is changing. Other related clauses are also being amended to have the definition take effect.

The legislative amendments contained in Part 4, Division 21 of Bill C-43, if passed, would ensure that each interim amalgamated corporation will have the required authorities to continue to operate the international bridges during each step of the amalgamation process. This includes section 262, which provides for key Blue Water Bridge Authority powers and authorities under its existing legislation to continue to have effect after it continues under the Canada Business Corporations Act. Normally, under the Canada Business Corporations Act, as at the date of the Blue Water Bridge Authority's continuance, the Blue Water Bridge Authority Act would cease to have effect. These powers and authorities are transitional only and will remain in place until it amalgamates with the other bridge corporations.

Collectively, these corporations operate or oversee the Canadian portions of four international bridges crossing the waterways between the province of Ontario and the states of New York and Michigan. The resulting amalgamated corporation will enable the application of consistent policies and procedures across all its operations, more streamlined reporting, the sharing of best practices, consistency in service levels and security protocols, and more rigorous financial planning. The technical amendments contained in Part 4, Division 21 of Bill C-43 are aimed at ensuring that the necessary authorities are in place at every step of the amalgamation process.

The Deputy Chair: Does anybody else have any comments for the panel? We will start with Senator Verner.

[*Translation*]

Senator Verner: I am a senator from Quebec, and I live in the Quebec City region. I would like to discuss the Neuville aerodrome, in particular, something we have heard a great deal about, and another matter that has also received some attention: the Quebec port.

First, I will address Mr. Roussel about the new provisions for aerodromes.

Because it was not clear, we had the impression that there was a double standard approach, in the case of both the Neuville aerodrome and the Parkland County aerodrome. The Minister of Transport at the time, Denis Lebel, did not intervene in the Neuville matter, while in the case of the Parkland County aerodrome, Minister Raitt, who succeeded him, requested public consultations.

à apporter des modifications techniques à la définition de « société issue de la fusion » de la Loi nº 2 sur le plan d'action économique de 2013.

Toutefois, le changement ne concerne pas la définition unique de « société issue de la fusion ». Les autres dispositions connexes sont également modifiées pour que la définition entre en vigueur.

Si les modifications législatives contenues à la partie 4 — section 21 du projet de loi C-43 sont adoptées, chaque société provisoire issue de la fusion disposera des attributions requises pour continuer d'exploiter les ponts internationaux à chaque étape du processus. Cela comprend l'article 262, qui prévoit que les pouvoirs et attributions clés de l'Administration du pont Blue Water en vertu de la loi actuelle continueront d'avoir effet après leur prorogation au titre de la Loi canadienne sur les sociétés par actions. Normalement, en vertu de cette même loi, la Loi sur l'Administration du pont Blue Water cesserait d'être en vigueur à compter de la date de la prorogation de l'Administration du pont Blue Water. Ces pouvoirs et attributions sont transitoires seulement et demeureront en place jusqu'à la fusion avec les autres sociétés administrant des ponts.

Ensemble, ces sociétés exploitent ou supervisent des parties canadiennes des quatre ponts internationaux qui traversent les voies navigables entre la province de l'Ontario et les États de New York et du Michigan. La société issue de la fusion permettra l'application uniforme des politiques et procédures dans l'ensemble de ses activités, la simplification des exigences en matière de production de rapports, le partage des pratiques exemplaires, des niveaux de service et des protocoles en matière de sûreté plus uniformes ainsi qu'une planification financière plus rigoureuse. Les modifications techniques que renferment la partie 4 — section 21 du projet de loi C-43 visent à assurer que les attributions nécessaires sont en place à chaque étape du processus de fusion.

Le vice-président : Est-ce que quelqu'un d'autre a des commentaires pour le groupe? Nous allons commencer par la sénatrice Verner.

[*Français*]

La sénatrice Verner : Je suis une sénatrice du Québec et j'habite la région de Québec. J'aimerais m'entretenir avec vous, notamment, de l'aérodrome de Neuville, qui a fait abondamment parler, et d'un autre dossier qui a fait parler, également, au port de Québec.

Je vais m'adresser tout d'abord à M. Roussel au sujet des nouvelles dispositions pour les aérodromes.

En raison d'un manque de clarté, on a eu l'impression que, tant dans le dossier de l'aérodrome de Neuville que dans celui de Parkland County, il y a eu une approche du style « deux poids, deux mesures ». Le ministre des Transports à l'époque, Denis Lebel, n'est pas intervenu dans le dossier de Neuville, alors que dans le cas de l'aérodrome de Parkland County, la ministre Raitt, qui lui a succédé, avait demandé la tenue de consultations publiques.

I presume that this is the reason for the amendments in Bill C-43, to specify that, among other things, local authorities or the general public be consulted. Have I understood the matter correctly?

Mr. Roussel: I could not speculate on the thoughts of the ministers of Finance. You mentioned two specific cases, Neuville and Parkland County. There are others elsewhere in Canada, including Chatham, and before the Federal Court. We want to rectify all these elements and provide the tools needed to ensure that the communities and local authorities of these aerodromes can better plan the development of their aerodrome and everything around it, including the installation of wind turbines, which can cause problems in certain places.

On the Pacific west coast, for example, conifer growth is a problem, and the authorities are reluctant to make the necessary adjustments.

We have a number of similar cases across the country.

Senator Verner: Supposing there is a planning or expansion project for an aerodrome that complies with federal regulations, but violates provincial legislation or municipal regulations in terms of land-use planning — or in Quebec's case, protecting agricultural land — what criteria would allow you to recommend a decision to the minister? In other words, could you reject this project automatically and order the developer or operator to start again?

Mr. Roussel: There are three elements tied to public interest: social elements and their impact on local residents; the environmental impacts, positive or negative; and the economic impacts of airport services overall. Those are all the elements that are involved in the decision, and so each case is different. However, it is also important to see how the provinces and municipalities can participate in these discussions.

Senator Verner: So this is done based on the process put in place by Minister Raitt for the Parkland County airport?

Mr. Roussel: Yes.

Senator Verner: With respect to federal ports, Division 16 states that the Department of Transport could conclude an agreement with a provincial government to delegate the enforcement of its own legislation on federal port land.

To give you a recent example, there was a whole saga involving the Quebec port that had to do with the erection of grain silos. The port authorities decided to go ahead with Arrimage Québec because they claimed that they had exclusive jurisdiction from the

Je présume que c'est la raison d'être des modifications contenues dans le projet de loi C-43, pour préciser, entre autres, qu'il y ait des consultations auprès des autorités locales, ou encore, avec le grand public. Est-ce que ma compréhension du dossier est exacte?

M. Roussel : Je ne pourrais pas spéculer sur les pensées des ministres des Finances. Vous avez mentionné deux cas particuliers, celui de Neuville et celui de Parkland County. Il y en a d'autres ailleurs au Canada, notamment à Chatham, et en instance devant la Cour fédérale. Nous voulons corriger l'ensemble de ces éléments et nous donner les outils nécessaires pour nous assurer que les communautés et les autorités locales de ces aérodromes puissent mieux planifier le développement de leur aérodrome et de tout ce qui se trouve autour, notamment l'installation d'éoliennes qui peuvent causer des problèmes dans certains endroits.

Sur la côte ouest du Pacifique, par exemple, la croissance des conifères pose problème, et les autorités sont réticentes à apporter les ajustements nécessaires.

Nous avons plusieurs dossiers similaires partout au pays.

La sénatrice Verner : Dans l'hypothèse où un projet d'aménagement ou d'agrandissement d'un aérodrome est conforme à la réglementation fédérale, mais qu'il contrevient à des lois provinciales ou à des règlements municipaux en matière d'aménagement du territoire — ou bien, dans le cas du Québec, en ce qui concerne la protection du territoire agricole —, quels sont les critères qui vous permettraient de recommander une décision au ministre? En d'autres mots, pouvez-vous rejeter ce projet automatiquement et demander au promoteur ou à l'exploitant de recommencer à zéro?

M. Roussel : Trois éléments sont liés à l'intérêt public : les éléments sociaux et leur effet sur les résidents locaux, les impacts environnementaux, positifs ou négatifs, et les impacts économiques reliés au service aéroportuaire dans son ensemble. C'est l'ensemble des éléments qui appelle la décision, ainsi, chaque cas sera un cas d'espèce, mais il faudra également voir de quelle manière on fait participer les provinces et les municipalités lors de ces discussions.

La sénatrice Verner : Cela se fait donc en fonction du processus mis en place par la ministre Raitt en ce qui touche l'aéroport de Parkland County?

M. Roussel : Oui.

La sénatrice Verner : Concernant les ports fédéraux, la section 16 précise que le ministère des Transports pourra conclure, en accord avec le gouvernement d'une province, une entente pour lui déléguer l'application de ses propres lois sur le territoire d'un port fédéral.

À titre d'exemple plus récent, au port de Québec, il y a eu toute une saga concernant l'érection de silos à grains. Les autorités du port ont décidé d'aller de l'avant avec Arrimage Québec, parce qu'ils ont revendiqué l'exclusivité des compétences du

federal government to do so, even though the Quebec government spoke out against it. Obviously, there was a local outcry, including from the mayor, who is well known.

Would that mean that, by concluding agreements with the government of one province, the provincial government in question could invalidate a decision on the grounds that it has the federal authority to do so?

Mr. Roussel: I am not in a position to answer that question.

Senator Verner: The woman who spoke about ports could answer.

[*English*]

Ms. Henry: I just want to clarify that the provisions under section 16 do two things. One is that they allow a port to acquire federal real property and, in this case, that's in support of Transport Canada's divestiture program for ports. It doesn't apply in the case that you mentioned.

In the second instance, which I think is probably a bit more germane, what we're doing is working with the province of British Columbia, in particular, at this point, to potentially incorporate their documents or laws or regulations on liquefied natural gas. The reason for that is that there's a gap in the regulatory regime because it's a new export project that's coming to the fore and B.C.'s at the forefront of that. So, it's a little bit of a different case than what occurred at the Quebec port.

Senator Verner: Are you aware of that case?

Ms. Henry: Yes. Tamara, I don't know if you want to add anything else, but, to me, they're very separate. What's happening in these proposed amendments doesn't relate to the case with the silos, the grain elevators.

Tamara Rudge, Director, Port Policy, Transport Canada: Yes, I think that's the case. The silos are normal port business. There's nothing there that would be a regulatory gap at this point. I know Quebec and the port we're talking about and some of the issues. There was kind of an outcry from the community about the look of the new silos. Those kinds of things are normal port business. This is really something where we would be incorporating a provincial regime where there's a gap and this is specific, in this case, to this facility. It would be kind of on a case-by-case basis and if a province came to us and wanted to work on something where they think there is truly a gap.

gouvernement fédéral pour le faire, même si le gouvernement du Québec s'était prononcé en défaveur. Évidemment, cela a provoqué un tollé local, y compris de la part du maire qui y est bien connu.

Cela voudrait-il dire que, en concluant des ententes avec le gouvernement d'une province, le gouvernement provincial en question pourrait infirmer une décision sous prétexte qu'il a les pouvoirs de l'autorité fédérale pour le faire?

M. Roussel : Je ne suis pas en mesure de répondre à cette question.

La sénatrice Verner : La dame qui a traité des ports pourrait répondre.

[*Traduction*]

Mme Henry : Je tiens simplement à clarifier que les dispositions prévues à la section 16 font deux choses. Elles autorisent notamment à un port de faire l'acquisition d'immobilisations fédérales — dans le cas qui nous intéresse, c'est à l'appui du Programme de cession des ports de Transports Canada. Elles ne s'appliquent pas au cas que vous avez mentionné.

Dans le deuxième exemple qui, selon moi, se rapporte plus au cas dont vous avez parlé, nous travaillons notamment avec la province de la Colombie-Britannique en vue d'éventuellement intégrer leurs documents, lois ou règlement sur le gaz naturel liquéfié. La raison de notre démarche est qu'il existe une lacune dans le régime réglementaire, car il s'agit d'un nouveau projet d'exportation qui est mis de l'avant pour lequel la Colombie-Britannique joue un rôle de premier plan. Alors cela diffère un peu de ce qui s'est produit au port de Québec.

La sénatrice Verner : Êtes-vous au courant de ce cas?

Mme Henry : Oui. Tamara, je ne sais pas si vous avez quelque chose à ajouter, mais à mon sens, ils sont très différents. Les modifications proposées ne se rapportent pas à l'affaire des silos, des élévateurs à grains.

Tamara Rudge, directrice, Politiques portuaires, Transports Canada : Oui, je pense que c'est le cas. Les silos font partie de l'activité portuaire normale. Il n'y a rien à ce stade qui constituerait une lacune réglementaire. Je connais Québec et le port dont nous parlons et certaines des questions en jeu. La collectivité s'est vivement opposée à l'apparence des nouveaux silos. Ces types de choses font partie de l'activité portuaire normale. C'est vraiment le genre de situation où il faudrait faire appel à un régime provincial pour combler une lacune; dans le cas qui nous intéresse, il est précisément question de cette installation. Les questions devraient être traitées, en quelque sorte, au cas par cas et si une province fait appel à nous pour combler ce qu'elle estime être une lacune réelle.

[*Translation*]

Senator Verner: If I understand correctly, in the specific case of the Quebec port and the incident with the grain silos, the port authority worked within its own jurisdiction, and Division 16 is not intended to give the Quebec government the authority of the federal government. In terms of this file, everything was very clear.

[*English*]

Ms. Henry: Right. Under the Canada Marine Act, port authorities are responsible for administering and operating their own lands, including decisions, in that case, with the grain silos.

Senator Merchant: Good morning to all of you. Just a few questions about the aerodromes: Can you give us a bit of a breakdown as to what kinds of things aerodromes are? Are they big airports? Are they small, rural? Just give us a bit of an overview of what you are going to be dealing with.

Shari Currie, Acting Director General, Civil Aviation, Transport Canada: An aerodrome is defined as any area of land, water or other supporting surface used, designed, prepared, equipped or set apart for the use, in whole or in part, of the arrival, departure, movement or servicing of aircraft, including any buildings, installations and equipment situated thereon or associated herewith. That's the official definition. That would apply to any site where a plane will take off or land on land or on water. It would be the small fields and the larger, built-up airports like Pearson. It would include all of them.

Senator Merchant: Thank you. Currently, who manages the aerodromes, some of the very small ones? Are they all registered? Do you need to register them? How do you go about it?

Ms. Currie: There are approximately 2,000 registered aerodromes across Canada and about 5,000 non-registered aerodromes that we're aware of. Then, there are approximately 300 certified aerodromes. The aerodromes that are certified are aerodromes that have applied to Transport Canada for certification because they have scheduled service. It's not mandatory to register with the department, which is why there are so many unregistered aerodromes.

Senator Merchant: Will this legislation make changes to any of the things you have talked about?

Ms. Currie: In consultation with industry, over the last 11 months, we've talked about putting in a requirement for any non-registered aerodrome to have to consult if they are going to change or expand their operations, or if they're going to establish a new aerodrome. The hope is that this regulatory requirement and this legislative change would push aerodromes to register so that both Transport Canada and NAV CANADA, and also the flying public, would be aware of where all of the aerodromes are across Canada.

[*Français*]

La sénatrice Verner : Si je comprends bien, dans le cas particulier du port de Québec et de l'incident survenu avec les silos à grains, l'autorité portuaire travaillait dans le cadre de son propre champ de compétences, et la section 16 ne vise pas à donner au gouvernement du Québec les pouvoirs du gouvernement fédéral. En ce qui touche ce dossier, tout était très clair.

[*Traduction*]

Mme Henry : D'accord. Conformément à la Loi maritime du Canada, les administrations portuaires sont responsables d'administrer et de gérer leurs propres terrains, y compris de prendre des décisions concernant, dans ce cas, les silos à grains.

La sénatrice Merchant : Bonjour à tous. J'ai quelques questions concernant les aérodromes. Pouvez-vous nous expliquer en quoi ils consistent? S'agit-il de grands aéroports? De petites installations rurales? Donnez-nous un simple aperçu de ce que vous devrez gérer.

Shari Currie, directrice générale par intérim, Aviation civile, Transports Canada : Un aérodrome est une surface sur terre, sur l'eau ou ailleurs destinée à être utilisée, en tout ou en partie, pour l'arrivée, le départ, le déplacement ou l'entretien d'un aéronef, et tout bâtiment, installation ou équipement s'y trouvant ou y étant associé. C'est la définition officielle. Elle s'appliquerait à tout site où un avion décolle ou atterrit sur la terre ferme ou sur l'eau. Il serait question de tous les types d'aérodromes, qu'il s'agisse de petits champs ou de grands aéroports construits comme Pearson.

La sénatrice Merchant : Merci. Qui gère actuellement certains des très petits aérodromes? Sont-ils tous enregistrés? Est-il nécessaire de les enregistrer? Comment procède-t-on pour ce faire?

Mme Currie : À notre connaissance, il y a environ 2 000 aérodromes enregistrés et quelque 5 000 aérodromes non enregistrés au Canada. Ensuite, il y a environ 300 aérodromes certifiés. Les aérodromes certifiés sont ceux qui ont demandé la certification auprès de Transports Canada parce qu'ils offrent des services réguliers. Il n'est pas obligatoire de s'enregistrer auprès du ministère, ce qui explique le nombre élevé d'aérodromes non enregistrés.

La sénatrice Merchant : La mesure législative modifiera-t-elle l'un des points que vous avez mentionnés?

Mme Currie : En consultation avec l'industrie, au cours des 11 derniers mois, nous avons parlé d'exiger des aérodromes non enregistrés qu'ils nous consultent s'ils envisagent de changer ou d'élargir leurs opérations, ou s'ils souhaitent mettre en place un nouvel aérodrome. L'on espère que cette nouvelle exigence réglementaire et cette modification législative poussera les aérodromes à s'enregistrer pour que Transports Canada, NAV CANADA et les voyageurs aériens sachent où se trouvent tous les aérodromes au Canada.

Senator Merchant: What has been the genesis, then, of bringing in this amendment? Who has been asking for these changes?

Ms. Currie: The department has had a number of cases brought to its attention over the last few years that have ended up in litigation, where the aerodromes have been in court with either a municipality or members of the public. This has been brought forward to attempt to make the involvement of the department more predictive. So an aerodrome proponent would have specific criteria that they would have to follow in terms of notifying the affected communities, notifying Transport Canada and NAV CANADA, and responding within a very specific time frame to those concerns. Where a substantiated concern was raised that could not be resolved between the proponent and the person opposing the development, Transport Canada could step in in a formal way. So, it's very predictable for the proponent. They would know who they would need to speak to, the level of consultation required under the legislation and the regulations, and what our powers would be in terms of engagement. It's to try to move from a very ad hoc, reactive involvement in these cases to having set procedures so that all aerodrome proponents would be treated fairly and all affected communities would be treated fairly.

Senator Merchant: Just one last question: Are local municipalities and the provincial governments affected in any way, in their regulations or their role?

Ms. Currie: The federal government's jurisdiction over aeronautics is primary in terms of the establishment of an aerodrome. This amendment would put in place formal consultation mechanisms with the provincial and municipal governments.

The Deputy Chair: I believe Senator Unger has a supplementary question.

Senator Unger: Yes, I do. Thank you, chair.

My question is for Ms. Currie. I'm from Edmonton. We had a municipal airport in the middle of the city, and the city was talking about closing it. People were very opposed, including me, because we felt we had something that was a gateway to the North, for example. So, the citizens collected 1,200 or 1,400 signatures, which the mayor selectively chose to ignore. Had this change been in place, could people then have appealed to the government for intervention?

Ms. Currie: Once the minister's authority is in place and the regulations are in place, the department would have the ability to engage where there was a substantiated and fact-based problem brought to the department. I can't comment on a specific case, but if the aerodrome proponent or the affected community brought a fact-based case to the department, then we would review it and we would make a recommendation to the minister whether to intervene in that particular case.

La sénatrice Merchant : Qu'est-ce qui a motivé cette modification? Qui a demandé que ces changements soient apportés?

Mme Currie : Au cours des dernières années, le ministère a été informé d'un certain nombre d'affaires portées devant les tribunaux qui opposaient des aérodromes à des municipalités ou des particuliers. Ce faisant, on tentait de rendre sa participation plus prévisible. Alors un promoteur d'aérodrome aurait des critères précis à suivre pour aviser les collectivités touchées ainsi que Transports Canada et NAV CANADA, et pour répondre à leurs préoccupations dans un délai très précis. Lorsqu'il serait impossible de régler un différend entre le promoteur et la personne opposée au développement, Transports Canada pourrait intervenir de façon officielle. Ce serait donc très prévisible pour le promoteur. Il saurait à qui s'adresser et connaîtrait le niveau de consultation exigé par la loi et le règlement ainsi que nos pouvoirs s'agissant de l'engagement. Ces mesures visent à faire en sorte qu'au lieu d'intervenir de façon très réactive et sporadique dans ces affaires, nous disposions d'une série de procédures pour veiller à ce que l'ensemble des promoteurs d'aérodromes et des collectivités touchées soient traités équitablement.

La sénatrice Merchant : J'ai une dernière question : les règlements et le rôle des administrations municipales et des gouvernements provinciaux sont-ils touchés d'une façon ou d'une autre?

Mme Currie : La compétence du gouvernement fédéral en aéronautique consiste principalement à aménager un aérodrome. Cet amendement mettrait en place des mécanismes de consultation officiels avec les gouvernements provinciaux et les administrations municipales.

Le vice-président : Je crois que la sénatrice Unger a une question complémentaire à poser.

La sénatrice Unger : En effet. Merci, monsieur le président.

Ma question est pour Mme Currie. Je viens d'Edmonton. Nous avions un aéroport municipal au cœur de la ville, et il était question de le fermer. Les gens s'y opposaient fermement, moi y compris, car nous estimions que c'était une porte d'entrée vers le Nord, notamment. Les citoyens ont donc recueilli 1 200 ou 1 400 signatures, ce que le maire a décidé d'ignorer. Si ce changement avait été en place, les gens auraient-ils pu demander au gouvernement d'intervenir?

Mme Currie : Une fois que les pouvoirs de la ministre et les règlements sont en place, le ministère pourrait intervenir si un problème fondé sur des faits était porté à son attention. Je ne peux pas parler d'un cas précis, mais si le promoteur de l'aérodrome ou la communauté touchée signalait au ministère un problème fondé sur des faits, alors nous examinerions le dossier et ferions une recommandation à la ministre quant à savoir si elle devrait intervenir dans ce cas particulier.

Senator Plett: I have just one final little question in relation to what Senator Merchant was asking. If I have a small Cessna 150 airplane and I have a piece of land somewhere and I put up a windsock and I land this on my piece of land, is my land an unregistered aerodrome?

Ms. Currie: Where you're taking off and landing would be considered an aerodrome and, if you have not registered it with the department, it would be considered unregistered.

Senator Plett: Will this regulation require me to register that?

Ms. Currie: It will not require registration. We would hope that aerodromes would register so that we would know where they were and the flying public would know where they were in case they had an emergency and needed to land.

Senator Plett: Thank you.

Ms. Henry, you've explained it, I think, maybe as clearly as you can explain it. I still don't understand it, though.

With the liquefied gas situation in British Columbia, under this legislation, are we going to be competing with regulations with provinces? B.C., obviously, is regulating this liquefied gas situation now, so they have regulations. With these amendments, are we going to be bringing in regulations that are different than B.C.'s, and could we get into a battle with provinces over whose regulations take precedence?

Ms. Henry: The amendments that we are proposing here are to avoid that situation, because currently B.C. regulations apply on provincial land; they don't apply on federal port land because it is federal. We have been working with the Province of B.C., and we need these amendments in order to allow the B.C. regime to apply on federal port land. What you would end up with is a seamless regulatory regime for the province of British Columbia so that we don't have competing regulations.

Senator Plett: And they would be enforcing on our behalf? They would be enforcing our regulations?

Ms. Henry: That's right. They would be enforcing on port land, as well, through their B.C. Oil and Gas Commission, which has a significant amount of experience already in terms of these large-scale projects.

Senator Plett: Obviously, something like liquified natural gas, many people would consider this quite sensitive and there could be dangers involved. Would we negotiate with provinces as to what regulations we would want them to police? Even though this may be federal land — so we have a piece of federal land in a port with provincial land all around it — whatever dangers there

Le sénateur Plett : J'ai une dernière question qui se rapporte à celle de la sénatrice Merchant. Si j'ai un petit Cessna 150 et que j'ai une terre sur laquelle j'installe une manche à vent, s'agit-il alors d'un aérodrome non enregistré?

Mme Currie : Un lieu où vous décollez et atterrissez avec un appareil serait considéré comme étant un aérodrome, et si vous ne l'avez pas enregistré auprès du ministère, alors il serait considéré comme étant non enregistré.

Le sénateur Plett : Aux termes de ce règlement, serais-je tenu de l'enregistrer?

Mme Currie : Vous ne seriez pas tenu de l'enregistrer. Nous espérons que les aérodromes seront enregistrés pour que nous sachions où ils se trouvent et que les gens qui pilotent des appareils connaissent l'emplacement de ces aérodromes s'ils doivent effectuer un atterrissage d'urgence.

Le sénateur Plett : Merci.

Madame Henry, je pense que vous avez expliqué la situation du mieux que vous le pouviez, mais je ne comprends toujours pas.

Compte tenu de la situation concernant le gaz liquéfié en Colombie-Britannique, en vertu de cette mesure législative, allons-nous rivaliser avec les règlements provinciaux? La Colombie-Britannique réglemente évidemment la situation du gaz liquéfié à l'heure actuelle. La province a donc des règlements en place. Si nous apportons ces modifications, allons-nous instaurer des règlements qui sont différents de ceux en place en Colombie-Britannique, et allons-nous nous battre avec les provinces pour déterminer quels règlements ont préséance?

Mme Henry : Les modifications que nous proposons visent à éviter cette situation, car les règlements de la Colombie-Britannique s'appliquent actuellement sur les terres provinciales; ils ne s'appliquent pas sur les terrains portuaires fédéraux puisqu'ils relèvent du gouvernement fédéral. Nous travaillons avec la province de la Colombie-Britannique. Ces modifications sont nécessaires pour permettre au régime de réglementation de la Colombie-Britannique de s'appliquer sur les terrains portuaires fédéraux. Vous auriez alors un régime de réglementation uniforme pour la Colombie-Britannique de manière à éviter d'avoir des règlements qui se font concurrence.

Le sénateur Plett : Et la Colombie-Britannique ferait appliquer les règlements en notre nom? Elle ferait appliquer nos règlements?

Mme Henry : C'est exact. Elle ferait appliquer nos règlements sur les terrains portuaires, et ce par l'entremise de la B.C. Oil and Gas Commission, qui a déjà une vaste expérience avec ces projets de grande envergure.

Le sénateur Plett : De toute évidence, lorsqu'il est question de substances comme le gaz naturel liquéfié, bien des gens estimeront que c'est un dossier très délicat qui comporte son lot de dangers. Y aurait-il des négociations avec les provinces pour déterminer quels règlements nous voulons qu'elles fassent appliquer? Même si ce sont des terres qui appartiennent au fédéral — une terre

would be on this federal land would obviously apply to all the residents and all the people outside that. Would we collaborate with the provinces before we would establish regulations?

Ms. Henry: Yes, we would. B.C. has a regime in place and they have a commission that they've already set up; and there is the Haisla example as well, so this is already entrain.

But with respect to working with the Province of B.C., not only would we work closely with them, but, in addition, the regulations would still go through the full federal regulatory process. They would still go through *Canada Gazette* Part 1. There would still be an opportunity for people to comment before they get to *Canada Gazette* Part 2. The normal process applies.

The Deputy Chair: As chair, I'll exercise my privilege to ask a couple of questions.

You mentioned, Ms. Currie, that there are 5,000 unregistered aerodromes in Canada that we know of, and I'm quoting you. There are 2,000, I believe you said, that are registered. Can you elaborate on what is Transport Canada's system currently to perform surveillance and inspect these aerodromes, et cetera? Do we have a process to determine if there are aerodromes above and beyond the 5,000 that are not registered? It's a little bit disconcerting to think that we can set up these mini landing strips anywhere in the country to be used for all kinds of activity, especially some activity that would be very dangerous.

Mr. Roussel: Thank you, Mr. Chair. I think that is not what this amendment does. However, the ones that are registered, of course the larger ones — the 306 certified ones that have multiple passengers using them — have an entire suite of regulatory regime on them and public passengers are protected.

The 2,000 registered aerodromes have a minimal regulatory regime that applies, depending on their class. The larger aerodromes that we know are Class 1, and that goes down depending on the number of passengers, the size of the airstrip and so forth. It's a regulatory question that you're asking.

The ones that are non-registered are privately owned and the regime is extremely minimal for them.

The Deputy Chair: So we wouldn't perform surveillance or inspect them at all over a period of a year or two?

Mr. Roussel: We don't have a regime on that for the non-registered aerodromes.

The Deputy Chair: The second question I have is with regard to the element of the bill which talks about the need for public consultation before we attribute them or register them. Can you elaborate on what would be the process of the public consultation?

fédérale dans un port qui est entourée d'une terre provinciale —, tous les dangers présents sur cette terre fédérale viseraient toutes les personnes à l'intérieur et à l'extérieur. Est-ce que l'on collaborerait avec les provinces avant d'établir des règlements?

Mme Henry : Oui. La Colombie-Britannique a déjà un régime en place et une commission qu'elle a mise sur pied. Il y a également l'exemple de Haisla. Les travaux sont donc en cours.

Pour ce qui est de collaborer avec la Colombie-Britannique, on travaillerait non seulement de très près avec elle, mais les règlements continueraient de franchir toutes les étapes du processus de réglementation. Ils continueraient d'être publiés dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Les gens auraient toujours l'occasion de faire part de leurs opinions avant qu'ils soient publiés dans la Partie II de la *Gazette du Canada*. Le processus normal s'applique.

Le vice-président : À titre de président, je vais me prévaloir de mon privilège de poser quelques questions.

Vous avez mentionné, madame Currie, qu'il y a 5 000 aérodromes non enregistrés connus au Canada, et je vous cite. Si je ne m'abuse, il y en a 2 000 qui sont enregistrés. Pouvez-vous expliquer plus en détail ce que le système de Transports Canada fait à l'heure actuelle pour assurer la surveillance et inspecter ces aérodromes, notamment? Avons-nous un processus en place pour déterminer s'il y a d'autres aérodromes qui ne sont pas enregistrés au-delà de ces 5 000? Il est un peu déconcertant de penser que nous pouvons aménager ces très petites pistes d'atterrissage un peu partout au pays qui sont utilisées pour toutes sortes d'activités, dont certaines qui sont très dangereuses.

M. Roussel : Merci, monsieur le président. Je pense que ce n'est pas ce que vise cet amendement. Toutefois, les aérodromes qui sont enregistrés, ceux de plus grande taille bien entendu — les 306 qui sont certifiés et utilisés par de nombreux passagers —, sont assujettis à un régime de réglementation complet qui assure une protection aux passagers.

Un régime de réglementation minimal s'applique aux 2 000 aérodromes enregistrés, selon leur catégorie. Les aérodromes de plus grande taille que nous connaissons font partie de la catégorie 1, et les autres descendent de catégorie selon le nombre de passagers, la taille de la piste d'atterrissage, et cetera. C'est une question de réglementation que vous posez.

Ceux qui ne sont pas enregistrés appartiennent à des intérêts privés et sont assujettis à un régime très minimal.

Le vice-président : On n'effectuerait aucune surveillance ou inspection sur une période d'un an ou deux?

M. Roussel : Nous n'avons pas de régime à cet égard pour les aérodromes non enregistrés.

Le vice-président : Ma deuxième question concerne la partie du projet de loi qui porte sur la nécessité de tenir des consultations publiques avant de les enregistrer. Pouvez-vous décrire quel serait le processus de consultation publique?

Ms. Currie: We're just beginning the discussions with industry in terms of what those requirements would be, because currently we don't have the rule-making authority to move forward with that regime and that is why we're seeking this act amendment.

What has been discussed with industry over the last 10 or 11 months is a 30-day consultation period. The aerodrome proponent would need to notify Transport Canada and NAV CANADA that they were intending to begin development. They would need to notify the community within a specific range — we've talked about between 20 and 30 nautical miles — and then they would only need to respond to those affected communities that were within that specific range or whatever specific range we come to agreement on in our focus groups in our consultations.

Where there is an issue that cannot be resolved between the proponent of the aerodrome and the affected community, then one or the other could bring that concern to Transport Canada, which is where we would engage. It would be a very phased, stepped process in terms of engaging the department, and we would have a set period of time to respond and to engage in that discussion with the aerodrome proponent or the affected communities.

The Deputy Chair: I assume when we begin that process, we will also make a list of what we define to be in the public interest.

Ms. Currie: We expect that the definition of "public interest" will be similar to what's in the Aeronautics Act now or what's in federal jurisdiction. My ADM spoke to some of these criteria that we look at, but when the department is considering public interest, it has to consider both sides of that discussion. It has to consider the interest of the aerodrome proponent, whether the airport is economically viable and whether it's in their interest, but it also needs to consider whether it's in that affected community's interest, so the more social issues and access issues that were brought up. We have to look at both sides in terms of public interest, so the definition will remain very broad but within the jurisdiction the Aeronautics Act.

Senator Demers: I apologize for my voice; it's not my regular voice.

Hopefully, this question won't be out of line. I live close to an airport in Quebec, the airport in St-Lazare. We have had in the last year all kinds of incidents with smaller airports to do with the security of people. A young pilot who was learning how to fly flew into one of the houses with a pool and fortunately no one got killed .

What protection do we have where you just put in an airport in areas where people work and live? Do we have protection for that?

I'm sorry; I hope my question came out well.

Mme Currie : Nous venons d'entamer les discussions avec l'industrie sur les exigences, car nous n'avons pas à l'heure actuelle le pouvoir d'établir des règles pour aller de l'avant avec ce régime, et c'est la raison pour laquelle nous proposons cette modification législative.

Ce dont nous avons discuté avec l'industrie au cours des 10 ou 11 derniers mois, c'est l'établissement d'une période de consultation de 30 jours. Le promoteur de l'aérodrome serait tenu de signaler à Transports Canada et à NAV CANADA son intention d'entreprendre la construction. Il serait tenu d'aviser les collectivités environnantes dans un rayon donné — il a été question de 20 et de 30 milles nautiques —, puis il n'aurait qu'à rendre des comptes à ces collectivités touchées dans ce rayon ou dans le rayon établi dans le cadre de nos groupes de discussion et nos consultations.

Dans le cas où un problème entre le promoteur de l'aérodrome et la collectivité touchée ne peut pas être résolu, l'une ou l'autre des parties pourrait soulever la préoccupation auprès du ministère des Transports, qui interviendrait à ce moment-là. Le processus serait très graduel avant que le ministère intervienne, qui aurait un délai à respecter pour prendre des mesures et entreprendre cette discussion avec le promoteur ou les collectivités touchées.

Le vice-président : Je présume que lorsque nous entamerons le processus, nous dresserons également une liste de mesures que nous estimons être dans l'intérêt public.

Mme Currie : Nous nous attendons à ce que la définition d'« intérêt public » soit semblable à celle prévue à l'heure actuelle dans la Loi sur l'aéronautique ou dans la législation qui relève du fédéral. Mon sous-ministre adjoint a parlé de certains des critères que nous avons examinés, mais quand le ministère tient compte de l'intérêt public, il doit prendre en considération le point de vue des deux camps dans la discussion. Il doit tenir compte de l'intérêt du promoteur de l'aérodrome, en vérifiant si c'est un aéroport viable sur le plan économique et si c'est avantageux pour lui, mais aussi de l'intérêt de la collectivité touchée. Il doit donc également penser aux questions sociales et liées à l'accès qui ont été soulevées. Nous devons prendre en compte l'intérêt des deux parties. La définition demeurera très large mais s'inscrira dans la portée de la Loi sur l'aéronautique.

Le sénateur Demers : Je m'excuse pour ma voix; ce n'est pas ma voix habituelle.

J'espère que ma question ne sera pas déplacée. Je vis près d'un aéroport au Québec, situé à Saint-Lazare. Toutes sortes d'incidents liés à la sécurité des gens sont survenus dans des aéroports au cours de la dernière année. L'appareil d'un jeune pilote en cours d'apprentissage s'est écrasé dans une maison avec une piscine. Personne n'a perdu la vie, heureusement.

Quelles mesures de protection sont en place lorsqu'un aéroport est situé dans des régions où des gens travaillent et vivent? Y en a-t-il?

Je suis désolé. J'espère avoir bien formulé ma question.

[*Translation*]

Mr. Roussel: In response to a previous question, I would like to say that, in terms of the regulatory regime of each certified airport — registered or not — it would be useful for the committee to receive some more information about the regulatory regime for each type of aerodrome.

[*English*]

Senator Greene: I just want to clarify that the definition of "aerodrome" only consists of a manned aircraft. I'm thinking of drones. We're entering an era where drones will be used more and more, for all kinds of reasons that we can't contemplate. I would imagine, if somebody was going to begin a business around drones and have some land and buildings associated with them, that would not be an aerodrome of any kind, registered or unregistered.

Mr. Roussel: The departure area of any of those UAVs would be considered an aerodrome.

Senator Greene: It would be considered an aerodrome?

Mr. Roussel: Yes.

Senator Greene: So, for a company like Google or Amazon, which has indicated already that it wants to use drones to deliver packages, their landing and takeoff area would be considered an aerodrome?

Mr. Roussel: That's our understanding.

Senator Greene: That's very interesting.

Ms. Currie: I will just add a bit more information on that. In the Canadian Aviation Regulations, CARs, we don't make a distinction between manned and unmanned airplanes. If you look at the CARs, the unmanned air vehicles are considered aircraft. They're using the airspace. In terms of those temporary takeoffs and landings, there are provisions in CARs, right now, where there are not the same type of requirements in place in terms of a registered or a certified aerodrome.

If you look at emergency MEDIVAC, when they fly in, or if a logger flies in and takes down five trees, these aren't established aerodromes. They're minute, they're instant, and then they're gone. There are different ways to treat the types of aerodromes in the aviation regulations.

So, yes, it would be considered an aerodrome under the definition, but there are different ways to be treated.

Senator Greene: In future, I would imagine that, if we kept to that regime, there would be thousands and thousands of aerodromes across the country as we move to that technology.

Ms. Currie: For the department, we need to consider the safety of the airspace in terms of what is and what is not an aerodrome and what rules apply to that aerodrome.

[*Français*]

M. Roussel : En réponse à une question précédente, j'aimerais dire que, en ce qui a trait au régime réglementaire de chacun des aéroports certifiés — enregistrés ou non —, il serait bon pour le comité de recevoir plus de renseignements sur le régime réglementaire de chacun des types d'aérodromes.

[*Traduction*]

Le sénateur Greene : Je veux simplement clarifier que le terme « aérodrome » se définit comme étant un aéronef piloté. Je pense à des drones. Nous entrons dans une ère où les drones seront de plus en plus utilisés, et ce pour toutes sortes de raisons que nous ne pouvons pas envisager. Je suppose que si quelqu'un démarrait une entreprise avec des drones et avait des terres et des immeubles, l'installation ne serait pas considérée comme étant un aérodrome, qu'il soit enregistré ou non.

M. Roussel : L'aire de décollage de ces véhicules aériens sans pilote serait considérée comme étant un aérodrome.

Le sénateur Greene : On la considérerait comme étant un aérodrome?

M. Roussel : Oui.

Le sénateur Greene : Donc, pour des entreprises comme Google ou Amazon, qui ont dit vouloir utiliser des drones pour livrer des colis, les aires de décollage et d'atterrissage seraient considérées comme étant un aérodrome?

M. Roussel : C'est ce qui a été convenu.

Le sénateur Greene : C'est très intéressant.

Mme Currie : Je vais vous faire part de quelques renseignements supplémentaires à ce sujet. Dans le Règlement de l'aviation canadien, on ne fait pas la distinction entre les avions avec ou sans pilote. Dans le règlement, les véhicules aériens sans pilote sont considérés comme étant des aéronefs. Ils utilisent l'espace aérien. Pour ce qui est des décollages et des atterrissages temporaires, les exigences dans le règlement à l'heure actuelle ne sont pas les mêmes pour un aérodrome enregistré ou certifié.

Si des aéronefs d'évaluation sanitaire atterrissent quelque part ou qu'un travailleur forestier coupe cinq arbres, il ne s'agit pas d'aérodromes établis. Ils atterrissent rapidement puis repartent. Il y a différentes façons de traiter les types d'aérodromes dans le Règlement de l'aviation.

Ce serait donc effectivement considéré comme étant un aérodrome selon la définition, mais il y a différentes façons de traiter la question.

Le sénateur Greene : Dans l'avenir, je suppose que si nous maintenons ce régime, il y aura des milliers et des milliers d'aérodromes partout au pays si nous adoptons cette technologie.

Mme Currie : Pour le ministère, nous devons penser à la sécurité de l'espace aérien et déterminer ce qui constitue ou non un aérodrome et les règles qui s'appliquent.

[*Translation*]

Senator Verner: I would like to come back to Division 16, with respect to the development of federal ports. I understand that the Minister of Transport will be able to transferring the administration of federal regional ports to Canadian port authorities. Are you able to confirm for me that these provisions correspond to measures in the 2014-15 budget, which set out investments of $33 million to do so? Is that correct?

Ms. Rudge: Yes.

Senator Verner: Could you provide some examples of Canadian port authorities that have shown an interest in acquiring regional ports, and why, specifically? Do you have any examples in mind?

[*English*]

Ms. Henry: I'll just begin by saying that, despite the proposal for amendments here that would allow Canada Port Authorities to potentially acquire Transport Canada-owned regional ports, there is a federal directive that states that there is a certain order of precedence, if I can put it that way, for divestiture discussion. It begins with federal agencies and Crown corporations. Next are provincial governments, then municipal governments, and only then, if none of those are interested in entering into negotiations with the department for divestiture, would Canada Port Authorities or other private entities or the public have an opportunity to acquire the port.

This is to allow Canada Port Authorities to potentially acquire a regionally owned port in support of the divestiture program, which I think is under section 33 of the budget bill. In terms of Canada Port Authorities themselves, it doesn't guarantee because they're not at the top of the list. They would be able to express their interest only if the others had first not expressed an interest.

In terms of specific Canada Port Authorities that have spoken to the department about potentially acquiring our ports, I'm not sure it's totally appropriate, at this point, to go into that just because the program itself is still being finalized.

Ms. Rudge: I can say that there were several that are interested. It's because they have finite amount of land now, and they have business opportunities. They look at some of the regional ports that are not that far away and maybe they could be running some of those businesses through those regional ports. Some of them have done a good job of maximizing their port in their particular jurisdiction and this is kind of like, "We want to expand. We think we have a good idea, and we think we could run that business through a different community."

[*Français*]

La sénatrice Verner : J'aimerais revenir à la section 16 en ce qui concerne le développement des ports fédéraux. Je comprends que le ministre des Transports aura la possibilité de céder l'administration de ports fédéraux régionaux aux administrations portuaires canadiennes. Êtes-vous en mesure de me confirmer que ces dispositions correspondent à des mesures inscrites dans le budget de 2014-2015, lequel prévoyait des investissements de 33 millions de dollars pour le faire? Est-ce bien de cela qu'il s'agit?

Mme Rudge : Oui.

La sénatrice Verner : Pourriez-vous nous donner des exemples d'administrations portuaires au Canada ayant manifesté un intérêt pour l'acquisition de ports régionaux, et pour quels motifs, en particulier? Avez-vous des exemples en tête?

[*Traduction*]

Mme Henry : Je vais commencer par dire qu'en dépit du fait que les modifications proposées permettraient aux administrations portuaires canadiennes de faire possiblement l'acquisition de ports régionaux qui appartiennent à Transports Canada, une directive fédérale stipule qu'il y a un ordre de priorité, pour ainsi dire, au chapitre des discussions de dessaisissement. Les organismes fédéraux et les sociétés d'État ont préséance, suivis des gouvernements provinciaux puis des administrations municipales. Si aucune de ces parties n'est intéressée à négocier un dessaisissement avec le ministère, les administrations portuaires canadiennes, d'autres entités privées ou des membres du public pourraient faire l'acquisition du port.

Par conséquent, les administrations portuaires canadiennes pourraient acquérir un port régional pour appuyer le programme de dessaisissement, ce qui est prévu à l'article 33 du projet de loi d'exécution du budget, je pense. Pour ce qui est des administrations portuaires canadiennes en tant que telles, il n'y a aucune garantie puisqu'elles ne sont pas en tête de liste. Elles pourraient manifester leur intérêt si d'autres ne l'ont pas fait avant elles.

En ce qui concerne les administrations portuaires canadiennes qui se sont entretenues avec le ministère au sujet de l'acquisition potentielle de nos ports, je ne sais pas s'il est approprié pour l'instant d'en parler puisque le programme n'est pas encore définitif.

Mme Rudge : Je peux dire que plusieurs administrations sont intéressées. C'est parce qu'elles ont des terres limitées à l'heure actuelle et des occasions d'affaires. Elles songent aux ports régionaux à proximité et aux possibilités commerciales. Certaines ont fait du bon travail pour maximiser leur port dans leur région et se disent : « Nous voulons prendre de l'expansion; nous pensons avoir une bonne idée et croyons pouvoir exploiter notre entreprise par l'entremise d'une communauté différente. »

[*Translation*]

The Deputy Chair: Since there are no other questions from the senators, I would like to thank the witnesses for being here.

[*English*]

Your presentation and your answers were very helpful, and we appreciate it.

Our next panel is composed of officials from Industry Canada and Canadian Heritage. We have, from Industry Canada, Lynne Fancy, Senior Director, Spectrum Management Operations; Amy Jensen, Policy Analyst, Spectrum Management Operations; and Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis. From Canadian Heritage we have Helen C. Kennedy, Director General, Broadcasting and Digital Communications.

I'll invite the witnesses to make their presentations and then we'll have senators ask you questions if they wish. You have the floor.

Lynne Fancy, Senior Director, Spectrum Management Operations, Industry Canada: We'd like to thank you for this invitation to discuss the proposed amendments to the Radiocommunication Act. The Radiocommunication Act regulates radio frequency spectrum. This is a scarce and valuable resource and is a necessary component in all wireless communication services used by Canadians.

The proposed amendments will strengthen Industry Canada's existing compliance tool kit by introducing new tools. These amendments will reflect the reality that spectrum is being used in new and innovative ways through the provision of enforcement tools that are flexible and efficient and that focus on encouraging compliance.

As we continue to rely more on the use of wireless devices, there is a growing demand for access to spectrum, and this scarce resource is becoming more valuable. Along with an increase in the number of wireless devices being used, we no longer simply use these devices to talk and text, but they are also being used more and more by Canadians to access a wide variety of applications on smartphones, all of which rely on the availability of wireless spectrum.

With the increased proliferation of wireless devices and the creation of new wireless technologies, the wireless sector is occupying an increasingly important role within the Canadian economy and society. The wireless sector has developed into a growing source of jobs, and it plays a key role in the continuing success of businesses and communities across Canada. Wireless communications is a key tool for first responders, police, fire and ambulance.

[*Français*]

Le vice-président : Comme il n'y a pas d'autres questions de la part des sénateurs, je tiens à remercier les témoins de leur présence.

[*Traduction*]

Votre exposé et vos réponses nous ont été très utiles. Nous vous en remercions.

Notre prochain groupe de témoins est composé de représentants d'Industrie Canada et de Patrimoine canadien. Nous accueillons, d'Industrie Canada, Lynne Fancy, directrice principale, Exploitation de la gestion du spectre, Amy Jensen, analyste des politiques, Exploitation de la gestion du spectre, et Adam Scott, directeur, Analyses industrielle et réglementaire. De Patrimoine canadien, nous recevons Helen C. Kennedy, directrice générale, Radiodiffusion et communications numériques.

J'invite les témoins à faire leur exposé, puis les sénateurs leur poseront des questions s'ils le souhaitent. La parole est à vous.

Lynne Fancy, directrice principale, Exploitation de la gestion du spectre, Industrie Canada : Nous tenons à vous remercier de nous avoir invités à discuter des modifications proposées à la Loi sur la radiocommunication. Cette loi réglemente le spectre des fréquences radio. C'est une ressource précieuse mais limitée qui est un élément nécessaire de tous les services de communication sans fil utilisés par les Canadiens.

Les modifications proposées renforceront la trousse d'instruments de conformité. Ces modifications tiendront compte de la réalité selon laquelle le spectre est utilisé de différentes façons novatrices grâce à des outils d'application de la loi flexibles et efficaces qui favorisent la conformité.

Alors que nous utilisons de plus en plus les appareils sans fil, la demande d'accès au spectre augmente, et cette ressource rare devient de plus en plus précieuse. En plus de la hausse du nombre d'appareils sans fil utilisés, les Canadiens n'utilisent pas seulement ces appareils pour parler et envoyer des messages texte, ils s'en servent de plus en plus pour un large éventail d'applications offertes sur les téléphones intelligents, qui dépendent toutes de la disponibilité du spectre sans fil.

Avec la multiplication des appareils sans fil et la création de nouvelles technologies sans fil, le secteur des communications sans fil joue un rôle de plus en plus important dans l'économie et la société du Canada. Le secteur des communications sans fil est devenu une source d'emplois grandissante et joue un rôle de premier plan pour assurer le succès continu des entreprises et des collectivités du Canada. Les communications sans fil sont un outil important pour les premiers répondants, les policiers, les pompiers et les ambulanciers.

Industry Canada has licensing processes in place that assist the department with the management of spectrum through the assignment of terms and conditions on users. Industry Canada also regulates radio equipment in order to ensure that it meets standards and is safe for Canadians.

The current act provides a number of enforcement mechanisms that range on one end from education to, on the other end of the continuum, licence revocation. These tools are used by Industry Canada to ensure that the requirements of its licences are met, but in order for Canadians to maximize the value associated with the spectrum resource, it's important that these provisions, which have not been updated in 25 years, be modernized to keep up with the changing spectrum regulatory environment.

Of significant note, the amendments will introduce an administrative monetary penalty system, or AMPS regime, for certain violations of the act. AMPS will not replace the existing enforcement measures that are applicable under the act, yet they provide another tool, somewhere between education and licence revocation, to empower the department to apply the most suitable measure in the case of non-compliance.

The proposed AMPS regime described in clause 182 will provide for penalties to corporations of up to $10 million for an initial violation and $15 million for subsequent violations. These thresholds are consistent with penalties available to the Competition Bureau and the CRTC in connection with Canada's anti-spam legislation, and they are also the same as those proposed with respect to the Telecommunications Act that we will be hearing about next.

For individuals, such as somebody who would be using a jammer near an airport, the amounts are much smaller in order to reflect the differences between individuals and larger entities. Penalties of up to $25,000 for a first violation and $50,000 for a subsequent violation can be levied against individuals. The dollar value of any penalty, though, assessed against a corporation will be determined by taking into account the scope, the nature of the violation and the size of the violator.

There are also a number of additional measures included in these amendments that will improve the overall effectiveness of the compliance regime. The amendments in clauses 174, 175 and 181 will explicitly prohibit jammers. These are devices that disrupt legitimate wireless communications. Some exemptions to the prohibition may be made for reasons such as public safety. The amendments in clauses 176 and 180 will also allow Industry Canada to enforce any requirements established for spectrum auctions.

Grâce à ses processus de délivrance de licences, Industrie Canada assure la gestion du spectre en imposant des modalités aux utilisateurs. Le ministère réglemente également l'équipement radio pour garantir qu'il répond aux normes et qu'il ne présente aucun danger pour les Canadiens.

La loi actuelle prévoit un certain nombre de mécanismes d'application, allant d'un extrême à l'autre, de l'éducation à la révocation de licence. Industrie Canada se sert de ces outils pour veiller à ce que les exigences de ses licences soient respectées. Cependant, si nous tenons à ce que les Canadiens tirent le maximum des ressources propres au spectre, il est important que ces dispositions, lesquelles n'ont pas été mises à jour depuis 25 ans, soient modernisées pour demeurer au diapason de l'environnement changeant de la réglementation du spectre.

Fait important, les modifications instaureront un régime de sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, pour certaines infractions à la loi. Les SAP ne remplaceront pas les mesures d'application qui sont actuellement prévues par la loi, mais elles fourniront au ministère un autre outil, à mi-chemin entre l'éducation et la révocation de licence, pour lui permettre d'appliquer la mesure qui convient le mieux en cas de non-conformité.

Le régime de SAP proposé à l'article 182 prévoit, dans le cas d'une entreprise, des sanctions maximales de 10 millions de dollars à la première infraction et de 15 millions de dollars en cas de récidive. Ces seuils concordent avec les sanctions pouvant être imposées par le Bureau de la concurrence et le CRTC aux termes de la Loi canadienne anti-pourriel. Il s'agit des mêmes sanctions proposées dans les dispositions relatives à la Loi sur les télécommunications, comme nous le verrons dans un instant.

Pour les particuliers — par exemple, une personne qui se sert d'un brouilleur près d'un aéroport —, le montant est beaucoup moins élevé afin de tenir compte des différences entre les particuliers et les grandes entités. Ainsi, une personne est passible de sanctions allant jusqu'à 25 000 $ pour une première infraction et 50 000 $ en cas de récidive. Quoi qu'il en soit, la valeur monétaire de toute sanction imposée à une entreprise sera déterminée en fonction de la portée et de la nature de l'infraction, ainsi que de la capacité du contrevenant de payer l'amende.

Ces modifications comprennent plusieurs autres mesures qui amélioreront l'efficacité générale du régime de conformité. Les modifications prévues aux articles 174, 175 et 181 interdiront explicitement l'utilisation de brouilleurs. Il s'agit là de dispositifs qui perturbent les communications sans fil légitimes. Certaines exemptions pourraient être accordées relativement à cette interdiction, notamment pour des raisons de sécurité publique. Les modifications proposées aux articles 176 et 180 permettront également à Industrie Canada d'appliquer toute exigence établie concernant les enchères de spectre.

Additional amendments in clauses 178, 179 and 180 are designed to modernize dated language concerning inspector powers and allow inspectors to collect information from computers and other similar devices instead of just from paper products.

Furthermore, the amendments in clause 177 will allow Industry Canada to share information with domestic and international agencies to assist with the effective regulation of radiocommunications. For example, if we were trying to stop the importation of jammers, we would benefit from sharing information with the U.S. border authorities, but this information would only be shared within strict boundaries with respect to the use of the information and its confidential treatment.

Thank you very much for your time, and we would be pleased to answer any questions.

The Deputy Chair: Is there anybody else on the panel who would like to make a comment? Mr. Scott.

Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis, Industry Canada: Good morning. It's my pleasure to be here today to explain Division 11 of Part 4 of the budget implementation act concerning amendments to the Telecommunications Act, as well as a related amendment to the Broadcasting Act, and to answer your questions.

First I would note that this section of the bill supports commitments made under the government's Consumers First agenda to support and protect Canadian consumers. I have a number of amendments to get through, and I'll tackle them in the order in which they appear in the bill.

The first deals with pay-to-pay policies, also known as paper billing fees, which are addressed at clauses 191 to 194. This is a direct response to the government's commitment to end pay-to-pay made in the 2013 Speech from the Throne and Budget 2014.

The amendment to the Telecommunications Act prohibits telecommunications service providers from charging their customers for bills in paper form. A parallel amendment in the Broadcasting Act does the same for providers of broadcasting services. Together, these two amendments capture the full suite of services that customers are accustomed to getting from their communications service providers: telephone, wireless, Internet access and broadcasting.

The next amendment, at clause 193, allows the CRTC to impose conditions — such as access for persons with disabilities or access to emergency services — on providers of telecommunications services that are not carriers. Currently, the CRTC can impose these conditions directly only on companies

Par ailleurs, les modifications proposées aux articles 178, 179 et 180 visent à moderniser le libellé désuet au sujet des pouvoirs des inspecteurs et elles permettront aux inspecteurs de recueillir des informations à partir d'ordinateurs et d'autres dispositifs semblables, au lieu de s'en tenir aux dossiers papier.

Enfin, les modifications de l'article 177 permettront à Industrie Canada de communiquer des renseignements aux organismes nationaux et internationaux pour assurer une réglementation efficace des radiocommunications. À titre d'exemple, si nous tentions d'empêcher l'importation de brouilleurs, il serait très utile de pouvoir échanger des renseignements avec les services frontaliers américains, mais uniquement sous réserve de règlements rigoureux concernant l'utilisation et le traitement confidentiel de ces données.

Nous vous remercions de votre temps, et nous serons heureux de répondre à vos questions.

Le vice-président : D'autres observations? Monsieur Scott.

Adam Scott, directeur, Analyses industrielle et réglementaire, Industrie Canada : Bonjour. C'est un grand plaisir d'être ici aujourd'hui pour vous expliquer la section 11 de la partie 4 du projet de loi d'exécution du budget et pour répondre à vos questions. On y trouve des modifications à la Loi sur les télécommunications, ainsi qu'une modification connexe à la Loi sur la radiocommunication.

J'aimerais commencer par signaler que cette section du projet de loi vient appuyer les mesures prises par le gouvernement dans le cadre de son programme Les consommateurs d'abord afin de soutenir et de protéger les consommateurs canadiens. Je vais passer en revue un certain nombre de modifications, selon l'ordre dans lequel elles apparaissent dans le projet de loi.

Commençons par la question des politiques « payer pour payer », que l'on appelle aussi « factures papier » et dont il est question dans les articles 191 à 194. Cette modification se veut une réponse directe à la promesse du gouvernement de mettre fin aux pratiques de facturation « payer pour payer », promesse faite dans le discours du Trône de 2013 et dans le budget de 2014.

La modification à la Loi sur les télécommunications interdit aux fournisseurs de services de télécommunications d'imposer des frais à leurs abonnés qui désirent recevoir leur facture sur support papier. Une modification parallèle a également été proposée pour la Loi sur la radiodiffusion afin de viser les fournisseurs de services de télévision et de radio par abonnement. Ensemble, les deux modifications englobent la série complète de services que les clients sont habitués de recevoir de leurs fournisseurs de services de télécommunications : téléphone, sans fil, accès à Internet et télévision.

La prochaine modification, à l'article 193, permet au CRTC d'imposer certaines conditions — comme l'accès pour les personnes handicapées ou l'accès aux services d'urgence — aux fournisseurs de services de télécommunications qui ne sont pas des entreprises de télécommunications. En ce moment, la loi

that own their own networks, i.e., the telecom carriers. For providers that do not own their own networks — often referred to as resellers — the CRTC has only been able to impose conditions indirectly through contracts with carriers. An example of this type of reseller would be a white-label brand such as President's Choice Mobile.

The proposed amendment extends the CRTC's ability to set conditions directly on resellers so that consumers will benefit from the same safeguards, regardless of which type of service provider they choose.

The amendments at clause 195 allow for information sharing between the CRTC and the Commissioner of Competition to facilitate the presentation of more specific, evidence-based interventions by the commissioner before the CRTC. To be clear, we're talking here about sharing competitively sensitive information, not private information of Canadians.

Currently, the CRTC can release confidential information to the Minister of Industry and to the Chief Statistician, but cannot do so with the Commissioner of Competition. However, the CRTC is dealing with issues that are increasingly linked to competition and the competitiveness of communications markets. Allowing the CRTC to share information with the Commissioner of Competition would allow the commissioner to make more informed interventions, thereby fostering better decision-making. Information shared would remain confidential and can only be used in relation to matters before the CRTC.

The amendments at clauses 196 to 199 deal with certification of telecommunications apparatus. These amendments simplify and streamline the process for demonstrating that telecom apparatus meet technical requirements and provide the Minister of Industry with the authority to register apparatus for use in Canada.

The amendments at clause 200 update the language describing the CRTC's inspection abilities. These changes relate to the introduction of new compliance tools for the CRTC, administrative monetary penalties, or AMPS, which are covered under clauses 201 to 208. A key commitment under the government's consumer agenda, the AMPS amendments improve the CRTC's existing compliance tool kit by giving it the ability to impose penalties of up to $10 million for first violation for companies that do not comply with its decisions and regulations. For individuals, the amounts are much smaller, up to a maximum of $25,000 for a first violation.

permet au CRTC de n'imposer ces conditions directement qu'aux entreprises qui sont propriétaires de leurs propres réseaux, c'est-à-dire aux entreprises de télécommunications. Dans le cas des fournisseurs qui ne sont pas propriétaires de leurs propres réseaux — qu'on appelle souvent « revendeurs » —, le CRTC ne peut leur imposer des conditions que de façon indirecte, et ce, par l'intermédiaire de leurs contrats avec les entreprises de télécommunications. Comme exemple de ce type de fournisseurs, pensez à une marque à étiquette blanche comme President's Choice Mobile.

La modification proposée étend le pouvoir du CRTC d'imposer des conditions directement aux revendeurs, de sorte que les consommateurs soient en mesure de bénéficier des mêmes mesures de protection, peu importe le type de fournisseurs de services qu'ils choisissent.

Les modifications proposées à l'article 195 prévoient la communication de renseignements entre le CRTC et le commissaire de la concurrence afin de favoriser des interventions plus précises, basées sur des données probantes, à l'intention du CRTC. Soyons clairs : il est question ici d'information de nature commerciale, et non pas de renseignements personnels des Canadiens.

À l'heure actuelle, le CRTC peut transmettre des renseignements confidentiels au ministre de l'Industrie et au statisticien en chef, mais il ne peut pas communiquer de tels renseignements au commissaire de la concurrence. Toutefois, le CRTC s'occupe de questions qui sont de plus en plus liées à la concurrence et à la compétitivité des marchés de télécommunications. Ces modifications permettront au CRTC d'échanger des renseignements avec le commissaire de la concurrence de sorte que ce dernier puisse faire des interventions plus éclairées et, par le fait même, prendre de meilleures décisions. Les renseignements échangés resteraient confidentiels et ne seraient utilisés que dans le cadre des affaires dont le CRTC est saisi.

Passons maintenant aux modifications présentées aux articles 196 à 199, qui portent sur la certification des appareils de télécommunications. Ces modifications simplifient et rationalisent le processus qui vise à démontrer que les appareils de télécommunications satisfont aux exigences techniques et donnent au ministre de l'Industrie le pouvoir d'enregistrer l'appareil pour son usage au Canada.

Les modifications à l'article 200 mettent à jour le libellé qui décrit les capacités d'inspection du CRTC. Ces changements tiennent compte des nouveaux outils de conformité accordés au CRTC, à savoir les sanctions administratives pécuniaires, ou SAP, qui sont prévues aux articles 201 à 208. Il s'agit d'un engagement clé que le gouvernement a pris dans le cadre du programme Les consommateurs d'abord. Les modifications liées aux SAP enrichiront les outils de conformité dont le CRTC dispose actuellement. Ainsi, le CRTC pourra imposer des sanctions allant jusqu'à 10 millions de dollars pour une première infraction dans le cas des entreprises qui ne respectent

In all cases, in determining the amount of the penalty, the CRTC will need to take into account a list of factors stipulated in the legislation, including the nature and scope of the violation, the ability to pay and the benefit derived from the violation, so that penalties are appropriate.

The last amendment, at clause 210, deals with the coming into force of the amendments relating to the telecom apparatus registration system to give sufficient time to communicate with the industry and make follow-on changes to regulations and procedures. Taken together, this is a comprehensive package of measures that responds to government commitments to support Canadian consumers.

Senator Plett: Thank you. Ms. Fancy, you talked about fairly significant penalties, as did Mr. Scott. First of all, let me ask this question: What's a jammer?

Ms. Fancy: It's a device. It could be a small device. It jams wireless communications. It stops communications from happening.

Senator Plett: So, if an airplane is on its final approach and somebody would jam communication there, you say for an individual the fine is $25,000.

He's putting a whole lot of lives at risk. It seems like a small penalty if somebody would do something that would clearly put a lot of people at risk.

Are there other penalties that could be added to that? You mentioned the large ones of $5 million and $15 million fines? What are the penalties now? You're talking about huge penalties. What are the penalties presently?

Ms. Fancy: Currently we do not have an AMPS regime in place at all, so in terms of a monetary penalty, we do not have that in our tool kit. Primarily, the tools would range from education all the way through to sort of a licence revocation. There are also offence penalties. Perhaps I will ask Amy to explore that.

Amy Jensen, Policy Analyst, Spectrum Management Operations, Industry Canada: Sure. Thank you. With respect to the jammer, for the individual, we would have the choice of imposing that administrative monetary penalty, but we would also have the option of pursuing a regulatory offence where we prosecute them and, upon summary conviction, that is punishable by up to a year in prison.

Senator Plett: Thank you. Is that possibility there now, or is that also not there now?

pas ses décisions et ses règlements. Pour les particuliers, les montants sont beaucoup moins élevés et peuvent aller jusqu'à 25 000 $ pour une première infraction.

Dans tous les cas, pour déterminer le montant de la sanction, le CRTC devra tenir compte d'une liste de facteurs précis dans le projet de loi, notamment la nature et la portée de l'infraction, la capacité de payer et l'avantage tiré de l'infraction, afin de s'assurer que les sanctions sont bien adaptées.

Finalement, la modification prévue à l'article 210 précise l'entrée en vigueur des modifications liées au système d'enregistrement des appareils de télécommunications dans le but de nous accorder suffisamment de temps pour communiquer avec l'industrie et apporter des changements de suivi aux règles et aux procédures. En somme, il s'agit d'un ensemble complet de mesures qui donnent suite aux engagements du gouvernement à appuyer les consommateurs canadiens.

Le sénateur Plett : Merci. Madame Fancy, vous avez parlé de sanctions plutôt lourdes, comme l'a fait d'ailleurs M. Scott. D'abord, permettez-moi de vous demander ceci : qu'est-ce qu'un brouilleur?

Mme Fancy : C'est un dispositif, parfois de petite taille, qui bloque les communications sans fil. Cela empêche les communications.

Le sénateur Plett : Donc, si un avion est en trajectoire d'approche finale et qu'une personne bloque la communication à ce moment-là, vous dites qu'elle sera passible d'une amende de 25 000 $.

Beaucoup de vies seraient ainsi mises en péril. C'est, me semble-t-il, une légère sanction pour une personne qui mettrait en danger la vie de beaucoup de gens.

Y a-t-il lieu d'ajouter d'autres sanctions? Vous avez parlé de grosses amendes de 5 millions de dollars et de 15 millions de dollars, n'est-ce pas? À combien s'élèvent actuellement les sanctions? On parle là de sanctions énormes. Quelle est la valeur actuelle des sanctions?

Mme Fancy : À l'heure actuelle, nous ne disposons d'aucun régime de SAP; nous ne pouvons donc pas imposer de sanctions pécuniaires, car ce n'est pas inclus dans notre trousse d'outils. Les outils varient principalement de l'éducation jusqu'à la révocation de licence. Il y a également des peines liées aux infractions. Je vais peut-être demander à Amy d'en parler plus en détail.

Amy Jensen, analyste des politiques, Exploitation de la gestion du spectre, Industrie Canada : Volontiers. Merci. En ce qui concerne les brouilleurs, dans le cas d'un particulier, nous aurions le choix d'imposer une sanction administrative pécuniaire ou de poursuivre l'auteur de l'infraction, auquel cas la personne serait passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une peine maximale d'un an d'emprisonnement.

Le sénateur Plett : Merci. Cette option existe-t-elle déjà?

Ms. Jensen: There is an offence provision right now in the act. What we've done here, though, is clarified what could lead to that offence provision. Right now, it is an offence to have stuff or use stuff under circumstances where we think it would be interfering, but you have to prove that intent. Under the new provisions, these are very clearly prohibited and are simply not allowed.

Senator Plett: A jammer, is that a device that I could go and purchase, something that would allow me to do something like you're suggesting? Can I just go and purchase that?

Ms. Fancy: Yes. They're not legal devices to purchase, but there are people who manufacture them.

Senator Plett: They're not legal devices to purchase. Okay. Thank you.

Ms. Fancy: This is making it very clear that you cannot use these devices. Typically jammers are primarily used in a criminal context.

Senator Plett: Thank you. Mr. Scott, the same question about what are penalties now. The penalties you were talking about, are there any penalties now?

Mr. Scott: Sure. In our case, we're talking about the CRTC as the regulator, and they do have some specific AMPS penalties for small portions of the regulatory framework. For example, with the National Do Not Call List, which pertains to telemarketing, they can issue an AMP of up to $15,000. It's a different type of offence, hence the difference in the nature of the AMP. With the anti-spam legislation that was recently introduced, there's an AMP of up to $10 million.

If you're talking about the broadly applicable penalties, the act does have an offence provision, but that requires pursuit of a prosecution through the office of public prosecutions. It's a fairly time-intensive, burdensome process in contrast with the AMP, which is much more efficient.

Senator Plett: Thank you.

Senator Merchant: Thank you for your presentations.

Regarding the AMPS, are there other jurisdictions where they have used this as a means of getting compliance? Can you elaborate a little bit on how that works, and are the amounts of the penalties similar?

Ms. Fancy: Definitely there are other regimes that use the AMPS regime. The U.K. and Australia both do. In terms of the amounts, I am not familiar with that.

Ms. Jensen: I don't think the amounts are quite the same, but, unfortunately, I don't have that right off the top of my head.

Mme Jensen : La loi contient actuellement une disposition prescrivant des infractions. Ce que nous avons fait ici, par contre, c'est de préciser ce qui pourrait mener à un tel résultat. En ce moment, le fait de posséder ou d'utiliser, dans certaines circonstances, un dispositif qui pourrait entraver les communications constitue une infraction, mais il faut prouver l'intention. Aux termes de la nouvelle disposition, ces dispositifs sont très clairement interdits et les personnes n'ont tout simplement pas le droit de les utiliser.

Le sénateur Plett : Le brouilleur est-il un dispositif que je pourrais aller acheter pour faire ce dont vous venez de parler? Puis-je tout simplement m'en procurer un?

Mme Fancy : Oui. L'achat de ces dispositifs est illégal, mais il y a des gens qui les fabriquent.

Le sénateur Plett : Il est donc illégal d'acheter ces dispositifs. D'accord. Merci.

Mme Fancy : Cet article précise très clairement qu'on ne peut pas utiliser ces dispositifs. D'habitude, les brouilleurs servent principalement à des fins criminelles.

Le sénateur Plett : Merci. Monsieur Scott, je vous pose la même question sur les sanctions en vigueur. Les sanctions dont vous avez parlé sont-elles actuellement prévues?

M. Scott : Je peux sûrement répondre à cette question. Dans notre cas, nous parlons du CRTC comme organisme de réglementation et, à ce titre, le conseil impose déjà certaines SAP précises pour quelques éléments du cadre de réglementation. Par exemple, relativement à la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus, qui concerne les appels de télémarketing, le CRTC peut imposer une SAP allant jusqu'à 15 000 $. C'est un autre type d'infraction, qui est différent des SAP. La loi anti-pourriel, qui a été récemment adoptée, prévoit, pour sa part, une SAP d'un maximum de 10 millions de dollars.

Si on parle de sanctions applicables de façon générale, la loi ne contient pas de disposition à cet égard, mais elle exige une poursuite par l'entremise du Bureau du directeur des poursuites pénales. Il s'agit d'un processus assez long et encombrant par rapport au régime de SAP, qui est beaucoup plus efficace.

Le sénateur Plett : Merci.

La sénatrice Merchant : Merci pour vos exposés.

En ce qui concerne les SAP, y a-t-il d'autres pays qui ont pris une telle mesure pour faire observer la réglementation? Pouvez-vous nous expliquer davantage comment cela fonctionne et nous dire si les montants des sanctions sont similaires?

Mme Fancy : Il y a, de toute évidence, d'autres régimes qui ont recours aux SAP. Le Royaume-Uni et l'Australie en sont des exemples. Pour ce qui est des montants, je ne suis pas au courant.

Mme Jensen : Je ne pense pas que les montants soient exactement les mêmes, mais malheureusement, je ne connais pas les chiffres par cœur.

Senator Merchant: How long have they been using AMPS as a means of getting compliance? Is this something new that people or the countries are trying?

Ms. Jensen: I know Australia has had them in since at least the 2000s, somewhere in that decade, but the U.K., I'm not sure.

Ms. Fancy: Sorry. No.

Senator Merchant: We do have some models of other jurisdictions that have used them.

Ms. Jensen: Yes.

Senator Merchant: Mr. Scott, you mentioned the Do Not Call List. Has that worked? I remember the fuss we made over that, and I have heard from all kinds of people that it hasn't worked. I'm wondering how we are going to make this new stuff that we're introducing work.

Mr. Scott: I would say there are elements of it that have worked well. The nature of the problem is so vast in scope and expectations of Canadians are appropriately high. I think some of the complaints that we continue to hear specifically pertain to international problems or explicitly fraudulent activity, including companies that are disguising their numbers so that you don't have that easy way of identifying who's committing the violation. That's a particular challenge and I know the CRTC is very active in that space, working with their colleagues internationally and working specifically on technical solutions to the issue of number spoofing or the disguising of numbers.

Those challenges remain, but millions of Canadians have signed up for the list. The CRTC has imposed AMPS on a number of companies, so in that sense I would say yes, it has been successful.

Senator Merchant: There are complaints from Canadians that they have put their names on the list and they are still receiving calls. I've heard that.

Knowing the downside, the downfalls of that legislation, are there other things you are anticipating through this legislation that you might not be able to manage?

Mr. Scott: I would point out here that the nature of the violations and the nature of the companies that are being addressed are different. With the telemarketing rules, it's a vast array of companies that are active in this space. On the telecommunications side, these are companies that we see and deal with routinely. When they're Canadian carriers, they are some of the largest publicly held companies in Canada. They have a strong incentive to comply. They have a long history of

La sénatrice Merchant : Depuis combien de temps ces pays utilisent-ils le régime de SAP comme moyen de faire observer leur réglementation? S'agit-il de quelque chose de nouveau que les gens ou les pays mettent à l'essai?

Mme Jensen : Je sais que l'Australie y a recours depuis au moins les années 2000 — disons depuis la dernière décennie —, mais en ce qui concerne le Royaume-Uni, je n'en suis pas sûre.

Mme Fancy : Désolée, moi non plus.

La sénatrice Merchant : Nous pouvons donc nous inspirons de certains modèles utilisés dans d'autres pays.

Mme Jensen : Oui.

La sénatrice Merchant : Monsieur Scott, vous avez mentionné la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus. Cette mesure fonctionne-t-elle? Je me souviens de tout le tapage qui a entouré ce dossier, et j'ai entendu des gens de tous les horizons me dire que cela ne fonctionne pas. Je me demande comment nous allons nous débrouiller avec la nouvelle mesure que nous comptons instaurer.

M. Scott : Je dirais que certains aspects de la liste ont bien fonctionné. L'ampleur du problème est très vaste, et les attentes des Canadiens sont, à juste titre, élevées. Certaines des plaintes que nous entendons toujours concernent plus particulièrement des problèmes internationaux ou des activités frauduleuses; par exemple, certaines entreprises camouflent leurs numéros, si bien qu'il n'y a pas moyen d'identifier facilement l'auteur de l'infraction. Il s'agit d'un défi particulier, et je sais que le CRTC joue un rôle très actif dans ce dossier, en collaboration avec ses homologues à l'échelle internationale; d'ailleurs, le CRTC travaille précisément à trouver des solutions techniques au problème de la mystification téléphonique ou du camouflage des numéros.

Ces défis sont toujours là, mais il reste que des millions de Canadiens se sont inscrits sur la liste. Le CRTC a déjà imposé des SAP à un certain nombre d'entreprises. Alors, dans ce sens, je dirais que oui, cette mesure a porté fruit.

La sénatrice Merchant : Certains Canadiens se plaignent du fait qu'ils reçoivent encore des appels, même s'ils ont ajouté leur nom à la liste. C'est ce que j'ai entendu dire.

Sachant que la loi anti-pourriel comporte de tels inconvénients ou désavantages, y a-t-il d'autres mesures prévues aux termes du projet de loi qui pourraient, selon vous, être difficiles à gérer?

M. Scott : Je tiens à rappeler qu'en l'occurrence, la nature des infractions et des entreprises visées n'est pas pareille. Dans le cas des règles du télémarketing, il y a un large éventail d'entreprises qui participent activement à ce domaine. Du côté des télécommunications, on trouve quelques entreprises avec lesquelles on transige régulièrement. Les entreprises canadiennes de télécommunications figurent parmi les plus grandes sociétés publiques au Canada. Elles ont donc grand intérêt à se conformer

compliance with the CRTC, so it's not quite the same context as we've seen with the Do Not Call List. I would expect this to go quite well.

The Deputy Chair: Senator Unger, you have a supplementary question to Senator Merchant's question?

Senator Unger: Yes, I do.

Regarding the Do Not Call List, I never got nearly as many calls as I did after I registered with that. It's just unbelievable.

Senator Plett: You checked the wrong box.

Senator Unger: I guess so.

I'm wondering how on earth you will ever get that back. How will those people ever be forced to stop calling me? To my astonishment, they start showing up on my BlackBerry and I've also been getting texts. I don't know if that all comes under the same jurisdiction, but to me it's still a huge problem — and spamming, that's just a given almost.

Mr. Scott: On the question of enforcement, that's really a matter for the CRTC and I can only speak in a limited capacity there. The CRTC would be the best place to answer those types of questions.

Senator Unger: Thank you.

[*Translation*]

Senator Verner: I have a question about jammers. I live in the greater Quebec City area. A few years ago, there was an article in *La Presse* about the first major seizure of jammers in Canadian history, which took place in the Quebec City area. The RCMP seized 66 jammers.

Under the provisions of the act, based on what you just explained, the Criminal Code already prohibits the use of these devices. Complementary provisions will be included, specifically in the Radiocommunication Act, in relation to what is already prohibited under the Criminal Code.

That is a lot of devices. We are talking about 66 jammers. What area of activity is this? I understand that you just answered Senator Plett's question about criminal activities, but what exactly is involved?

It seems to me that you would not get a device like this just to be mean-spirited with neighbours who talk to each other. I imagine that it is used particularly in the underworld, by drug dealers and the criminal element.

aux règles. À cet égard, elles affichent un bilan positif auprès du CRTC. Donc, il ne s'agit pas exactement du même contexte que celui de la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus. Voilà pourquoi j'estime que tout ira bien dans ce cas-ci.

Le vice-président : Sénatrice Unger, avez-vous une question à poser dans le même ordre d'idées que celle de la sénatrice Merchant?

La sénatrice Unger : Oui, tout à fait.

En ce qui concerne la Liste nationale de numéros de télécommunication exclus, je n'ai jamais eu autant d'appels que depuis que je me suis inscrite sur la liste. C'est tout à fait incroyable.

Le sénateur Plett : Vous avez coché la mauvaise case.

La sénatrice Unger : C'est possible.

Je me demande bien comment on en viendra à bout. Comment faire pour que ces gens arrêtent de m'appeler? À ma grande surprise, ils se sont également mis à m'envoyer des messages textes sur mon BlackBerry. Je ne sais pas si tout cela fait partie de la même loi, mais pour moi, il s'agit d'un grave problème qui n'est toujours pas réglé — et c'est sans compter le pourriel, que l'on tient presque pour acquis.

M. Scott : En ce qui a trait à l'application de la loi, il s'agit vraiment d'une question qui relève du CRTC, et je ne peux pas trop me prononcer là-dessus. Les représentants du CRTC seraient les mieux placés pour répondre à ce type de questions.

La sénatrice Unger : Merci.

[*Français*]

La sénatrice Verner : J'ai une question concernant les brouilleurs d'ondes. J'habite dans la grande région de Québec. Il y a quelques années, un article a paru dans *La Presse* dans lequel on mentionnait que la première grande saisie de brouilleurs d'ondes dans l'histoire canadienne avait eu lieu dans la région de Québec. Les autorités de la Gendarmerie royale du Canada avaient saisi 66 brouilleurs d'ondes.

Selon les dispositions de la loi, d'après ce que vous avez expliqué tout à l'heure, le Code criminel interdit déjà l'utilisation de ces appareils. Des dispositions complémentaires seront prises, plus particulièrement dans le cadre de la Loi sur la radiocommunication, par rapport à ce qui est déjà interdit dans le Code criminel.

Cela représente tout de même beaucoup d'appareils; on parle de 66 brouilleurs d'ondes. De quelle sphère d'activité s'agit-il? Je comprends que vous ayez répondu tout à l'heure au sénateur Plett pour ce qui est des activités criminelles. Mais de quoi s'agit-il au juste?

Il me semble qu'on ne se procure pas un tel appareil simplement pour être malfaisant avec ses voisins qui communiquent entre eux. J'imagine que c'est utilisé particulièrement par le milieu interlope, le milieu de la drogue, par tout le milieu criminel?

[*English*]

Ms. Fancy: Jammers can come in all shapes and sizes and for different purposes. For example, a truck driver who runs a truck for his company may use a jammer so that his employer can't find out that he's taken a little extra detour, for example, because there are GPS units on cars that can be tracked. A jammer could interfere with that communication. It's not only criminal activity; there can be other uses for it. It's something that would interfere with your rightful communication. You don't want that to happen in cases. You want to be able to use your cellphone and all of the other applications. It's so important in Canada. It's not just your cellphone. Coke machines these days are talking wirelessly, but there are many different applications. There are reasons for criminal provisions, and there are reasons for having it within the Radiocommunication Act.

[*Translation*]

Senator Verner: Can you tell us to what extent jammers have been used in Canada in recent years? I assume that this is a growing problem, since the Radiocommunication Act is being amended. The seizure in the Quebec City area dates back to 2009, which is already five, almost six years ago. Is this a growing phenomenon?

[*English*]

Ms. Fancy: No. There's steady use of jammers. There are always examples, every year, of a seizure or jammers that we need to take, but the importance of wireless is increasing. Therefore, the consequences and the impact that jammers can have in the environment is much more significant than it used to be and, therefore, it's important that we have more in our tool kit to be able to address these. It's a very clear prohibition — thou shalt not have these devices — in addition to an AMPS regime whereby if you do, not only can I take your device, but I can also make sure that you understand that it was not permitted.

[*Translation*]

Senator Verner: Moving on to another topic, I would like to talk about fees for receiving paper bills. I understand that the government had made a commitment not to have consumers charged for paper bills from broadcasting and telecommunications companies. I understand that this is a fine and noble thing for the consumers. But how can we make sure that the companies in question will not find another way to pass these costs off on to consumers?

This may not be the best example, but when the government took action to oversee cellphone contracts, there were subsequent costs. When my young daughter wanted to switch devices, new

[*Traduction*]

Mme Fancy : Il y a toutes sortes de brouilleurs, et ils servent à différentes fins. Par exemple, un camionneur pourrait utiliser un brouilleur s'il veut faire un petit détour durant le trajet sans que son employeur soit au courant, parce que les véhicules sont munis d'unités GPS qui permettent de retracer l'itinéraire. Ainsi, le brouilleur pourrait faire obstacle à cette communication. Cependant, ce dispositif ne sert pas uniquement à des activités criminelles; on peut l'utiliser pour d'autres raisons. En tout cas, c'est un dispositif qui entrave les communications légitimes. On veut éviter cela à tout prix. On veut être en mesure d'utiliser son cellulaire et toutes les autres applications. C'est très important au Canada. Ce n'est pas seulement le cellulaire. De nos jours, la communication sans fil s'applique même aux machines distributrices, et il existe un grand nombre d'applications, aussi différentes les unes des autres. Les dispositions pénales ont donc leur raison d'être, et c'est pourquoi nous voulons ajouter cette mesure à la Loi sur la radiocommunication.

[*Français*]

La sénatrice Verner : Êtes-vous en mesure de nous décrire l'ampleur qu'a prise le phénomène des brouilleurs d'ondes au Canada au cours des dernières années? J'imagine que c'est un problème de plus en plus persistant, puisqu'on modifie la Loi sur la radiocommunication. La saisie qui avait eu lieu dans la région de Québec date tout de même de 2009, il y a déjà cinq, presque six ans. Est-ce que c'est un phénomène d'une grande ampleur?

[*Traduction*]

Mme Fancy : Non. On se sert régulièrement de brouilleurs. Il y a chaque année un cas de saisie ou d'appareils que nous devons confisquer, mais l'importance des dispositifs sans fil augmente. Les conséquences et les répercussions que ces brouilleurs peuvent avoir sur le milieu sont donc beaucoup plus grandes qu'elles ne l'étaient. Il est donc important que nous soyons mieux outillés pour y faire face. C'est clairement interdit — tu n'auras aucun de ces appareils. De plus, le régime de sanctions administratives pécuniaires prévoit la saisie des brouilleurs et s'assure également que l'on sait que leur utilisation est interdite.

[*Français*]

La sénatrice Verner : Dans un autre ordre d'idée, j'aimerais parler des tarifs exigés pour recevoir les factures papier. Je comprends qu'il s'agissait d'un engagement du gouvernement pour ne pas imposer aux consommateurs les factures papier des entreprises de radiodiffusion et de télécommunication. Je comprends que ce sont de beaux objectifs, bien nobles pour les consommateurs. Mais comment fait-on pour s'assurer que les entreprises en question ne trouveront pas une façon de refiler ces coûts aux consommateurs?

L'exemple n'est peut-être pas parfait, mais on se rappelle que, lorsque le gouvernement a pris des mesures pour encadrer les contrats de téléphonie cellulaire, il y a eu des frais par la suite.

charges suddenly appeared on her bill, even though her contract was consistent with what was enacted under the federal legislation.

Do we really have the tools to ensure that these charges do not trickle down to consumers in some other way?

[*English*]

Mr. Scott: We should be clear that the legislation itself is actually quite specific. It prohibits a very specific behaviour, which is the charging of a fee for a paper bill. It's not intended to address the broader issue of rate increases. There are two different scenarios that I think merit mentioning.

The first is in an area where the service prices are still regulated, so this would be your plain, old-fashioned telephone service in smaller communities that do not yet have competitors offering service. Their companies would not be able to increase the rate because that's a regulated rate, so we won't see that introduced through another channel there.

In the majority of markets, where companies do face competition, they will not be allowed to charge a fee based on your billing preference, but they could make a general business decision to increase their fees across the board. That's a business decision set by market forces. They may choose to do that, and their competitors may choose something else. Consumers will have that choice.

Senator Plett: I'm trying to get an education here on some of these devices. I finally learned how to use my BlackBerry, and I can turn my iPad on and off.

Getting back to the jammer, I've been told when I travel, as we've all been in certain countries, to be careful not to use my cellphone when I'm driving down the street because somebody sitting off to the side will be able to pick up my signal and steal my telephone number. Is that what a jammer would do?

Ms. Fancy: No. A jammer is the opposite. A jammer, by definition, is interfering with your communications. I haven't heard of a device — not to say that it doesn't exist — that actually hacks into your phone number.

Senator Plett: In Mexico, I've been told to be very careful to not use my cellphone on the street because somebody could actually tap into it.

Ms. Fancy: Jammers are typically devices that block. It wouldn't necessarily have to be just that. I am sure there are going to be creative developments over the years as wireless becomes —

Lorsque ma jeune fille a voulu changer d'appareil, il y a eu tout à coup de nouveaux frais qui sont apparus sur sa facture, même si son contrat correspondait à ce qu'avaient promulgué les lois fédérales.

Dispose-t-on vraiment des outils qu'il faut pour s'assurer que ces frais ne seront pas refilés d'une autre façon aux consommateurs?

[*Traduction*]

M. Scott : Nous devrions nous assurer que la loi elle-même est très claire. Elle interdit un comportement précis, à savoir l'imposition de frais pour une facture papier. Elle ne cherche pas à s'attaquer à la question plus vaste des hausses de tarifs. Il y a deux scénarios qui, je crois, méritent d'être mentionnés.

Le premier concerne un domaine où le prix est encore réglementé, c'est-à-dire le prix du simple service téléphonique traditionnel dans les petites collectivités où il n'y a pas encore d'entreprises concurrentes. Le tarif est réglementé, et ces entreprises ne pourraient donc pas l'augmenter, ce qui signifie que ces frais ne seront pas imposés d'une autre façon aux consommateurs.

Dans la majorité des marchés où on se livre concurrence, les entreprises ne pourront pas imposer de frais selon votre préférence en matière de facturation, mais elles pourraient décider d'augmenter leurs tarifs de façon générale. C'est une décision d'affaires découlant des forces du marché. Des entreprises pourraient choisir cette option, tandis que leurs concurrents pourraient en choisir une autre. Les consommateurs auront donc un choix.

Le sénateur Plett : J'essaie d'apprendre comment utiliser certains de ces appareils. J'ai finalement compris comment fonctionne mon BlackBerry, et je peux allumer et éteindre mon iPad.

Pour revenir aux brouilleurs, nous nous sommes tous rendus dans des pays où on nous a dit de faire attention de ne pas utiliser notre cellulaire quand nous conduisons parce qu'une personne se trouvant le long de la route pourrait en capter le signal et voler notre numéro de téléphone. Est-ce à cela que serviraient les brouilleurs?

Mme Fancy : Non. Les brouilleurs font le contraire. Par définition, ils interfèrent avec les communications. Je n'ai jamais entendu parler d'un appareil — je ne dis pas que cela n'existe pas — qui peut pirater un numéro de téléphone.

Le sénateur Plett : Au Mexique, on m'a dit de prendre bien soin de ne pas utiliser mon cellulaire dans la rue parce que quelqu'un pourrait le pirater.

Mme Fancy : Les brouilleurs sont habituellement des dispositifs qui bloquent l'accès, mais ils ne se limiteront pas nécessairement à cela. Je suis certain que l'on fera preuve de créativité au fils des ans à mesure que les communications sans fil deviennent...

Senator Plett: But none of this legislation is dealing with the situation that I just described?

Ms. Fancy: No.

Ms. Jensen: I note that if you had something that was grabbing signals like that, that would be a radio apparatus, so it would actually be already regulated under the act. We probably did not give that person a licence to do that, so they are already not allowed to do that.

Senator Plett: Fair enough. Thank you.

The Deputy Chair: I will share with Senator Plett a recent example I was given of a jammer, which is quite fascinating, when you think of it. The panel can correct me if I'm wrong.

The movie industry in Hollywood is having a lot of difficulty with their movies being pirated. The simplest way is for customers to go into a movie theatre, take their smartphone and record the movie. They'll distribute it, after that, by whatever means they want. The movie industry was talking about installing jammers in the movie theatres across North America to jam all waves that go in and out so that they can literally block all cellphones of the individuals in those theatres. That's an example of a jammer. That would be one.

Ms. Fancy: That would be a jammer, yes.

Senator Plett: That would be a jammer that somebody could get a licence to have?

Ms. Fancy: No, you cannot have a licence to operate a jammer.

Senator Plett: As to what the deputy chair is talking about, would that not be something that we would want to promote, though? To further the example, I bought one of those movies on the street one day in New York, and I watched the movie and was wondering why I saw these shadows walk in front. I told my boys this and they said, "What kind of a dummy are you for buying this movie?" But would that not something we would want to promote?

Ms. Fancy: What we want is to ensure that people who have a licence to use their devices, or are providing a service, are able to offer those services without interference. A jamming device, such as in this case, takes that option away from somebody to use their device. Using a jammer would be prohibited.

In the legislation, there is some very narrow possibility of an exemption with regard to public safety and public interest, but those would be the only cases where a jamming device —

Senator Plett: This would be public interest. It might not be public safety, but it would be in the public's interest not to allow somebody with an iPhone or whatever device to go into a movie

Le sénateur Plett : Mais rien dans ce projet de loi ne porte sur la situation que je viens tout juste de décrire?

Mme Fancy : Non.

Mme Jensen : Je fais remarquer que s'il y avait quelque chose qui captait les signaux de cette façon, il s'agirait d'appareils de radio, ce qui signifie que cela serait déjà réglementé dans la loi. Nous ne donnons probablement pas de permis à cette fin, ce qui veut dire que personne n'est autorité à faire ce genre de chose.

Le sénateur Plett : Très bien. Merci.

Le vice-président : Je vais faire part au sénateur Plett d'un exemple récent d'utilisation possible de brouilleurs que l'on m'a donné et qui, quand on y pense, est très fascinant. Les témoins peuvent me corriger si j'ai tort.

À Hollywood, l'industrie cinématographique a beaucoup de difficultés à prévenir le piratage de ses films. La façon la plus simple de s'y prendre pour un consommateur est de se rendre dans un cinéma et d'enregistrer le film avec son téléphone intelligent. Il le distribuera ensuite en utilisant le moyen de son choix. L'industrie cinématographique a donc songé à installer des brouilleurs dans les salles de cinéma de partout en Amérique du Nord pour brouiller toutes les ondes en amont et en aval de manière à littéralement bloquer les téléphones de tous les cinéphiles. C'est un exemple d'emploi de brouilleurs. C'en serait déjà un.

Mme Fancy : Oui, des brouilleurs seraient utilisés dans ce cas-ci.

Le sénateur Plett : Pourrait-on obtenir un permis pour ces brouilleurs?

Mme Fancy : Non. On ne peut pas obtenir de permis pour ces appareils.

Le sénateur Plett : Dans le cas de l'exemple donné par le vice-président, ne serait-ce pas une chose que nous voudrions promouvoir? Il m'est d'ailleurs arrivé d'acheter un de ces films dans la rue à New York. Je l'ai regardé et je me suis demandé pourquoi on voyait des ombres sur l'image. J'en ai parlé à un de mes fils et il m'a dit : « Il faut vraiment être une andouille pour avoir acheté ce film. » N'est-ce pas une mesure que nous devrions promouvoir?

Mme Fancy : Ce que nous voulons, c'est nous assurer que ceux qui ont un permis pour utiliser leurs appareils, ou qui offrent des services, peuvent offrir ces services sans entraves. Un brouilleur, comme dans ce cas-ci, empêche les gens d'utiliser leur appareil. Son utilisation serait interdite.

Dans le projet de loi, une exemption est possible dans de très rares cas liés à la sécurité publique ou à l'intérêt public, mais ce serait seulement lorsque le brouilleur...

Le sénateur Plett : Ce serait dans l'intérêt public. Ce n'est peut-être pas une question de sécurité, mais il serait dans l'intérêt public d'empêcher quelqu'un avec un iPhone ou un autre appareil

theatre and pirate this movie and be selling it on the street or watching it at home. So would that be in this limited scope?

Ms. Fancy: An exception would have to be applied for, and public interest is more like public safety. It's broad public interest in terms of the President of the United States coming to Canada and wanting to use jammers to ensure that no cellphones around him can trigger a bomb, for example. It would be those areas of very narrow use of a jammer in some circumstances. In all other circumstances, jammers would be prohibited.

The Chair: Ms. Jensen, Ms. Fancy, Mr. Scott and Ms. Kennedy, thank you for your appearance here today. It's been very helpful in doing our work on the elements of Bill C-43.

I want to remind our members that we will be meeting again, on Wednesday of this week, at 6:45. There's a room change, so the meeting will be in room 9, just next door, and we'll be having before us the Canadian Airports Council and the Canadian Owners and Pilots Association.

Thank you. This meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 19, 2014

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m. to study the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

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

[*Translation*]

The Deputy Chair: Honourable senators, today, we are continuing our study of the subject matter of Bill C-43, A second Act to implement certain conditions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

In this meeting, we will examine Division 2 of Part 4, which amends the Aeronautics Act.

[*English*]

Before I introduce our first witness, I wish to inform you that we have received briefs on this topic from the following organizations: the Canadian Bar Association, the Saskatchewan Aviation Council, the Helicopter Association of Canada and the City of Burlington. These documents are available on the committee's website, for our audiences' information.

Our first witness is Daniel-Robert Gooch, President of the Canadian Airports Council. I will invite Mr. Gooch to make his presentation, and then senators can put their questions forward.

de se rendre dans une salle de cinéma pour pirater un film et ensuite le vendre dans la rue ou le regarder chez lui. Est-ce que cela ferait partie de ces rares cas?

Mme Fancy : Une exception devrait s'appliquer. La notion d'intérêt public se rapporte davantage aux questions de sécurité. Par exemple, on parle de l'intérêt public général lorsque le président des États-Unis vient au Canada et veut utiliser des brouilleurs pour s'assurer qu'aucun téléphone autour de lui ne sert à faire éclater une bombe. Il serait question de ces cas très précis d'utilisation d'un brouilleur. Dans toutes autres circonstances, ces appareils seraient interdits.

Le vice-président : Madame Jensen, madame Fancy, monsieur Scott et madame Kennedy, merci d'avoir comparu ici aujourd'hui. Vos commentaires nous ont beaucoup aidés dans notre étude des divers aspects du projet de loi C-43.

J'aimerais rappeler aux membres du comité que nous nous rencontrerons de nouveau ce mercredi à 18 h 45. La réunion aura lieu dans une autre salle, la salle 9, qui se trouve juste à côté. Nous allons accueillir les représentants du Conseil des aéroports du Canada et de la Canadian Owners and Pilots Association.

Merci. La séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 19 novembre 2014

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, pour étudier la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16 et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

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

[*Français*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, aujourd'hui, nous poursuivons notre étude de la teneur du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Lors de cette réunion, nous étudierons la section 2 de la partie 4 qui modifie la loi sur l'aéronautique.

[*Traduction*]

Avant de présenter notre premier témoin, je souhaite vous informer que nous avons reçu des mémoires à ce sujet de la part des organisations suivantes : l'Association du Barreau canadien, le Saskatchewan Aviation Council, l'Association canadienne de l'hélicoptère et la ville de Burlington. Ces documents sont affichés sur le site web du comité à titre d'information pour nos audiences.

Notre premier témoin est Daniel-Robert Gooch, président du Conseil des aéroports du Canada. Je vais inviter M. Gooch à faire son exposé, puis les sénateurs pourront poser leurs questions.

[*Translation*]

Daniel-Robert Gooch, President, Canadian Airports Council: Mr. Chair, members of the committee, thank you for the opportunity to present to you today on proposed amendments to the Aeronautics Act contained in Bill C-43.

My name is Daniel-Robert Gooch and I am President of the Canadian Airports Council, whose 45 members include all non-governmental National Airports System airports throughout the country.

[*English*]

We are here today because we have concerns that the additional language being proposed for the Aeronautics Act is too broad and captures a far greater share of the nation's airports than we understand was intended. The proposed language would give the minister new regulatory authority in three broad areas: the development of new aerodromes, the expansion of existing ones, and change to the operation of an existing aerodrome. These powers would allow the minister to intervene if she determines an initiative captured by one of these three scenarios would adversely affect aviation security or not be in the public interest.

How would a determination of public interest be made? What kind of operational changes would be subject to ministerial intervention? We do not know.

We understand from Transport that the language is intended to deal with new private aerodromes. That the department has concerns in this area is something we were aware of. Indeed, we participated in a focus group on the matter earlier this year. While the minister already has significant authority to act in areas of aerodrome safety and security, there may be valid reasons for the minister to have additional regulatory powers in this area for the aerodromes in question. However, the language goes far beyond the kind of small, private aerodromes we understand to be the source of the minister's concern.

As currently drafted, there is no qualification to the kind of aerodrome that would be subject to this new intervention role by the minister. The text proposes to give to the minister a host of new powers over what appears to be all airports in decision-making areas that were explicitly devolved to local airport authorities in consultation with air communities and air carriers. We do not believe it is the minister's intent to turn back the clock on the National Airports Policy, but our members

[*Français*]

Daniel-Robert Gooch, président, Conseil des aéroports du Canada : Monsieur le président et chers membres du comité, je vous remercie de cette occasion de vous parler aujourd'hui des modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique dans le cadre du projet de loi C-43.

Je m'appelle Daniel-Robert Gooch, et je suis président du Conseil des aéroports du Canada, dont les 45 membres comprennent tous les aéroports non gouvernementaux qui font partie du Réseau national des aéroports.

[*Traduction*]

Nous sommes ici aujourd'hui parce que nous pensons que les dispositions que le gouvernement propose d'ajouter à la Loi sur l'aéronautique sont trop générales et s'appliquent, si nous avons bien compris, à un pourcentage beaucoup plus élevé des aéroports nationaux que ce que souhaitait le gouvernement. Les dispositions proposées conféreront à la ministre de nouveaux pouvoirs de réglementation dans trois vastes champs d'activité, soit celui de la construction de nouveaux aérodromes, celui de l'agrandissement d'aérodromes déjà en service et celui de la modification des activités d'un aérodrome déjà en service. Ces pouvoirs permettront à la ministre d'intervenir si elle détermine qu'une initiative pouvant être classée dans l'un de ces trois champs d'activité nuirait à la sûreté aérienne ou serait contraire à l'intérêt du public.

Comment la ministre déterminera-t-elle ce qui est dans l'intérêt du public? Quel genre de changements d'activité sera soumis à des interventions ministérielles? Nous l'ignorons.

Si nous avons bien compris ce que Transports Canada nous a indiqué, les dispositions sont conçues pour contrôler la construction de nouveaux aérodromes privés. Nous avons conscience que le ministère est préoccupé par ce champ d'activité. En effet, plus tôt cette année, nous avons participé à un groupe de consultation portant sur ce sujet. Bien que la ministre jouit déjà de pouvoirs d'intervention étendus dans le domaine de la sûreté et de la sécurité des aérodromes, le gouvernement pourrait avoir des raisons valides d'accorder à la ministre des pouvoirs supplémentaires de réglementation des aérodromes en question dans ce domaine. Cependant, les dispositions proposées font beaucoup plus qu'autoriser la réglementation des petits aérodromes privés qui, à ce que nous sachions, sont à l'origine des inquiétudes de la ministre.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi ne précise pas le genre d'aérodromes qui seront assujettis à la nouvelle fonction d'intervention de la ministre. Le libellé propose d'accorder à la ministre une foule de nouveaux pouvoirs qu'elle peut exercer sur tous les aéroports, apparemment, dans des domaines décisionnels dont la responsabilité avait été explicitement transférée aux administrations aéroportuaires locales en consultation avec des intervenants de l'industrie aérienne et les transporteurs aériens.

have a very real concern that this is what the proposed change would, in effect, mean.

Since the early 1990s and the National Airports Policy, all operational and financial responsibilities for airports are handled locally. This change involved a well-considered and deliberate depoliticization of the kinds of decisions that would seem to come back under the minister's control if these amendments go through. Airports devolved to local airport authorities already consult extensively with their communities and users on the kind of development and expansion contemplated here.

We must tread carefully. There may very well be some who would suggest that the minister should have a greater role in the decision making around airports. This would, for the National Airports System, however, represent a major policy shift back to the pre-National Airports Policy era in terms of the role of the federal government in airports.

Certainly this very committee stopped quite short of that when it gave considerable attention to our industry just a couple of years ago. As part of your own comprehensive study of airports, this committee agreed with us that the airport authority governance structure is working well and that the structure should be maintained and supported.

We note that another broad review of transportation policy is already under way through the review of the Canada Transportation Act being conducted by David Emerson and his esteemed panel of advisers. That is the more appropriate forum to consider major transportation policy changes. At the CAC, we and our members have committed significant resources to this initiative, which is the kind of comprehensive, substantive review of air transport policy where matters such as this should be addressed.

Air transport in Canada is a $35-billion industry that supports 140,000 direct jobs. Airport authorities plan and implement key development programs costing from millions to hundreds of millions of dollars. These projects are financed with significant consideration given to the legislative and regulatory environment in which our airports operate and in which they are expected to continue to operate.

Today, the Canadian Airports Council urges this committee to amend the legislation to properly focus on the new small private aerodromes we understand to be of primary concern to the Department of Transport. We were asked by the members of the House of Commons Finance Committee, before which we appeared on Monday, to suggest alternative language, and we

Nous ne croyons pas que la ministre ait l'intention de réécrire la Politique nationale des aéroports, mais nos membres craignent vraiment que les modifications proposées aient cet effet.

Depuis le début des années 1990 et l'élaboration de la Politique nationale des aéroports, toutes les responsabilités opérationnelles et financières liées aux aéroports sont assumées localement. Ce changement découlait d'une dépolitisation délibérée et réfléchie du genre de décisions qui seront, apparemment, soumises de nouveau à l'autorité de la ministre, si ces modifications sont adoptées. Les aéroports dont la responsabilité a été transférée aux administrations aéroportuaires locales mènent déjà de vastes consultations auprès de leur collectivité et des usagers, lorsque des projets de développement, comme ceux visés par le projet de loi, sont envisagés.

Nous devons agir avec prudence. Il se peut très bien que certaines personnes soutiennent que la ministre devrait jouer un rôle plus important dans la prise de décisions concernant les aéroports. Toutefois, pour le Réseau national des aéroports, cela représenterait un important changement de politique qui, au chapitre de l'intervention du gouvernement fédéral dans les aéroports, nous ramènerait à l'époque précédant l'adoption de la Politique nationale des aéroports.

Lorsque votre comité a prêté une grande attention à notre industrie il y a quelques années de cela, il n'est certainement pas allé aussi loin. Dans le cadre de son étude détaillée des aéroports, votre comité est tombé d'accord avec nous pour dire que la structure de gouvernance des administrations aéroportuaires fonctionnait bien et qu'elle devrait être maintenue et appuyée.

Nous remarquons que, dans le cadre de l'examen de la Loi sur les transports au Canada entrepris par David Emerson et son groupe d'éminents conseillers, la politique sur les transports fait déjà l'objet d'un autre examen général. C'est là une tribune qui convient mieux pour envisager d'apporter des changements importants à la politique sur les transports. Au CAC, nous et nos membres consacrons des ressources substantielles à cette initiative, car c'est le genre d'examen détaillé et approfondi de la politique sur les transports aériens dans le cadre duquel les questions de ce genre devraient être abordées.

Au Canada, le transport aérien est une industrie de 35 milliards de dollars qui appuie 140 000 emplois directs. Les administrations aéroportuaires planifient et mettent en œuvre des projets de développement clés dont les coûts oscillent entre les millions de dollars et les centaines de millions de dollars. Avant de financer ces projets, les administrations aéroportuaires examinent longuement l'environnement législatif et réglementaire dans lequel nos aéroports sont exploités et dans lequel elles prévoient qu'ils continueront de l'être.

Aujourd'hui, le Conseil des aéroports du Canada demande instamment au comité de modifier la mesure législative afin qu'elle mette adéquatement l'accent sur les petits aérodromes privés qui, à ce que nous sachions, sont la principale source d'inquiétudes du ministère des Transports. Les membres du Comité des finances de la Chambre des communes, devant lequel

are considering that request. One way to do this, for example, may be to add language that would have the broader powers apply only to aerodromes that are not airports as certified today under the Canadian Aviation Regulations. There may be other ways, and we'll happily work with you, your colleagues in the House of Commons and the Department of Transport as needed to help find language that can better meet everyone's needs. We simply want to make sure that we take the time and proper attention to get important legislative matters done properly. Thank you for your time.

The Deputy Chair: I want to remind the committee and our witness that the Transport and Communications Committee is doing a pre-study on this particular section on the budget bill, Bill C-43, but ultimately the authority for amendments to the bill rests with the Finance Committee. We can propose and maybe suggest in our study, but amendments can only be made officially on the part of the Finance Committee.

Senator Merchant: Thank you very much for your presentation. What exactly is the genesis for bringing forth this kind of amendment? You say you had consultations, but you do not recognize in these amendments the sort of things you talked about. Had unsafe circumstances been reported? Have there been a lot of complaints from people who are close to aerodromes? Why is this being done right now?

Mr. Gooch: Thank you for your question. I don't want to speculate too much about the motivations of the Department of Transport, but we were advised that the minister did have some concerns about her regulatory authority around new private aerodromes. I understand some private aerodromes maybe have popped up in the last couple of years that have presented challenges for the minister, and she wanted to clarify her regulatory authority in that area around what we understood to be new private aerodromes — where someone decided they want to start a new aerodrome in a community, for example.

Senator Merchant: So these are for new ones, not for existing ones?

Mr. Gooch: That was our understanding of the intent, yes.

Senator Merchant: Are you concerned that the terms for the powers of the minister are not defined as yet or are to be developed? Is that a concern?

Mr. Gooch: It is a concern. It's the breadth of the language that would seem to encompass all the airports in the country. We understand that it is the intention of the department to come up with regulations that would give teeth to the measures that are in

nous avons comparu lundi, nous ont demandé de suggérer une autre façon de formuler les dispositions du projet de loi, et nous prenons en considération leur demande. L'une des solutions au problème pourrait consister, par exemple, à ajouter des dispositions qui indiqueraient que les pouvoirs les plus vastes de la ministre s'appliquent seulement aux aérodromes qui, selon le Règlement de l'aviation canadien actuellement en vigueur, ne sont pas considérés comme des aéroports. Il y a peut-être d'autres façons de procéder, et nous serions heureux de collaborer, au besoin, avec vous, vos collègues de la Chambre des communes et le ministère des Transports afin de vous aider à trouver une formulation qui répondrait mieux aux besoins de toutes les parties concernées. Nous voulons simplement nous assurer que nous consacrons le temps et l'attention nécessaires pour régler adéquatement les questions législatives d'importance. Je vous remercie d'avoir pris le temps d'écouter nos préoccupations.

Le vice-président : Je tiens à rappeler au comité et à notre témoin que le Comité des transports et des communications procède en ce moment à une étude préalable de cette section du projet de loi C-34, mais qu'au bout du compte, le pouvoir d'apporter des amendements à ce projet de loi relève du Comité des finances. Nous pouvons peut-être suggérer des amendements au cours de notre étude, mais ils ne pourront être apportés que par le Comité des finances.

La sénatrice Merchant : Je vous remercie beaucoup de votre exposé. Qu'est-ce qui est précisément à l'origine des amendements de ce genre? Vous dites avoir mené des consultations, mais vous ne reconnaissez pas dans ces amendements le genre d'enjeux dont vous avez parlé. Est-ce que des situations non sécuritaires avaient été signalées? Les gens qui habitent près de ces aérodromes ont-ils déposé de nombreuses plaintes? Pourquoi ces modifications sont-elles apportées maintenant?

M. Gooch : Je vous remercie de votre question. Je ne tiens pas à émettre trop d'hypothèses à propos des motifs du ministère des Transports, mais on nous a dit que la ministre était préoccupée par sa capacité de réglementer les nouveaux aérodromes privés. Je crois comprendre qu'au cours des dernières années, la construction de certains des aérodromes privés pourrait avoir causé des difficultés à la ministre, et que, si nous avons bien compris, elle souhaitait clarifier sa capacité de réglementer les nouveaux aérodromes privés dans les situations où, par exemple, quelqu'un décide d'entreprendre la construction d'un nouvel aérodrome dans une collectivité.

La sénatrice Merchant : Ces amendements visent donc les nouveaux aérodromes, et non ceux qui sont déjà en service?

M. Gooch : Oui, c'est leur objectif, si nous avons bien compris.

La sénatrice Merchant : Êtes-vous préoccupés par le fait que les pouvoirs de la ministre ne sont pas encore définis et qu'ils vont devoir l'être? Cela vous préoccupe-t-il?

M. Gooch : Oui, car la formulation actuelle semble englober tous les aéroports du pays. Nous croyons comprendre que le ministère a l'intention d'établir des règlements qui donneront du mordant aux mesures décrites dans le projet de loi, mais nous

the legislation, but we would certainly prefer to see the language of the legislation itself tightened so that the aerodromes that were intended to be the focus of this legislative exercise are properly captured and not the other airports that were not the intended target.

Senator Merchant: If someone wants to appeal a decision of the minister, where do they go? Can there be an appeal process?

Mr. Gooch: Are you referring to the private aerodromes in question? I'm not really sure what the minister's intentions are. We understand that the plan is to regulate in this area once the legislative changes would give the minister the authority to regulate. I imagine there would be a full consultative process as part of that, but I'm not sure what the end result is in terms of the regime that is envisioned around private aerodromes.

Senator Merchant: Thank you.

The Deputy Chair: Are there any private aerodromes right now that are members of your council?

Mr. Gooch: There are not. We have 45 members, which includes all of the non-governmental National Airports System airports. The other airports that we have are operated by municipal or non-national airport system, local airport authorities, but they are generally the airports that have commercial air service that you would be familiar with from Victoria in the West —

The Deputy Chair: So national airports and regional airports?

Mr. Gooch: Exactly.

The Deputy Chair: None of them, it seems to me, would be directly affected by this particular piece of legislation.

Mr. Gooch: The way the legislation is crafted now, we don't see them excluded from the way the language is written. The opinions that we've received are that it's broad enough to include all of the airports, including our members.

The Deputy Chair: Wouldn't the minister currently have all the authority she needs to impose her authority, if she thinks certain elements are not respected by the national and regional airports? I get the impression, and correct me if I'm wrong, but it doesn't seem the purpose of this legislation is to rectify any concerns vis-à-vis our national and regional airports. It's more specific to private aerodromes.

Mr. Gooch: That's what we understand the purpose to be, but the language itself, we would suggest, is perhaps not consistent with the purpose.

The Deputy Chair: We hear a number, and I was particularly surprised — 5,000 unregistered aerodromes in Canada, which we find to be significant. This is a good piece of legislation in trying

préférerions que la formulation du projet de loi soit resserrée afin que les aérodromes visés par cet exercice législatif soient adéquatement désignés, par opposition aux autres aéroports non ciblés.

La sénatrice Merchant : Si quelqu'un souhaite en appeler de la décision de la ministre, à qui doit-il s'adresser? Un processus d'appel peut-il avoir lieu?

M. Gooch : Faites-vous allusion aux aérodromes privés en question? Je ne suis pas certain de connaître les intentions de la ministre. Nous croyons comprendre que la ministre planifie de réglementer ce secteur une fois que les modifications législatives l'autoriseront à le faire. J'imagine qu'un processus de consultation complet sera prévu dans le cadre de la mise en œuvre de ces modifications, mais je ne suis pas sûr de connaître le résultat final recherché en ce qui concerne le régime envisagé pour réglementer les aérodromes privés.

La sénatrice Merchant : Merci.

Le vice-président : Ces aérodromes privés sont-ils membres de votre conseil en ce moment?

M. Gooch : Non. Notre conseil est composé de 45 membres, qui comprennent tous les aéroports non gouvernementaux du Réseau national d'aéroports. Les autres aéroports membres sont exploités par des administrations aéroportuaires locales qui relèvent des municipalités ou qui ne font pas partie du réseau national. Toutefois, il s'agit généralement d'aéroports qui offrent un service aérien commercial, un service que vous connaissez bien et qui s'étend de Victoria, dans l'Ouest...

Le vice-président : Il s'agit donc d'aéroports régionaux et nationaux?

M. Gooch : Exactement.

Le vice-président : Il me semble qu'aucun d'entre eux ne sera touché directement par la mesure législative.

M. Gooch : Compte tenu de la façon dont la mesure législative est formulée en ce moment, ces aéroports ne sont pas exclus, selon nous. D'après les avis que nous avons reçus, les termes sont assez généraux pour inclure tous les aéroports, y compris nos membres.

Le vice-président : La ministre ne jouit-elle pas en ce moment de tous les pouvoirs dont elle a besoin pour imposer sa volonté si elle croit que certaines normes ne sont pas respectées par les aéroports nationaux et régionaux? Corrigez-moi si j'ai tort, mais j'ai l'impression que l'objectif du projet de loi ne consiste pas à répondre à des préoccupations, quelles qu'elles soient, concernant nos aéroports nationaux et régionaux. L'objectif concerne plus précisément les aérodromes privés.

M. Gooch : C'est ce que l'objectif est censé être, si nous l'avons bien compris, mais nous estimons que le libellé ne coïncide peut-être pas avec cet objectif.

Le vice-président : Nous avons entendu un chiffre qui m'a particulièrement étonné, soit 5 000 aérodromes canadiens non enregistrés, ce qui, selon nous, constitue un nombre substantiel.

to regulate and surveil these airports, to some degree, and make sure that they're not causing havoc in the communities they're implicated in.

What's your council's view on the government's surveillance programs vis-à-vis dealing with aerodromes? Other than this legislation, what do you suggest that we do? It seems to me that to have 5,000 unregulated landing strips in various parts of the country, given the concerns in today's new era that we live in, is disturbing.

Mr. Gooch: We're sympathetic to the concerns of the department. You say it's 5,000. I don't know if that's correct, but that would not surprise me.

Certainly, there may be a valid reason for additional powers for the minister in that area. Certainly the private aerodromes in question are not our area of expertise. We were aware of the concerns of the minister and we were consulted on behalf of our members. The interests of our members are more the safety and the impact these aerodromes would have on airports that are members and that may be nearby, for example. So, we don't challenge that there may be a need for additional regulatory authority for the minister in the area of these private aerodromes. We would like to see the language in the legislation tightened so that it's a little clearer that those private aerodromes are the ones that are to be captured.

The Deputy Chair: Thank you. If there are no other questions, I would like to thank the witness for taking the time come before our committee again. He was already a witness when we did our airport study. We appreciate your commentary and will take your suggestions under advisement.

Our next panel is on the same subject. I would like to introduce Kathy Lubitz, President, Ultralight Pilots Association of Canada; and Kevin Psutka, President and CEO, Canadian Owners and Pilots Association, who is with us by video conference this evening. I will invite Mr. Psutka to make his presentation, followed by Ms. Lubitz. After that senators are free to ask their questions.

Kevin Psutka, President and CEO, Canadian Owners and Pilots Association: Thank you very much. Mr. Chair, just for a clarification, when the last speaker spoke, you mentioned who had already submitted briefs to you, and we were not mentioned. I want to clarify that you do, in fact, have a brief from us.

The Deputy Chair: I thought I did refer to that. We did get your brief.

Mr. Psutka: Thank you very much.

Ce projet de loi est une bonne mesure législative qui tente de réglementer et de surveiller, dans une certaine mesure, ces aéroports, en plus de veiller à ce qu'ils ne perturbent pas les collectivités dans lesquelles ils sont établis.

Que pense votre conseil des programmes de surveillance du gouvernement qui visent les aérodromes? Outre la mise en œuvre de cette mesure législative, quelle mesure suggérez-vous que nous prenions? Compte tenu des dangers qui existent à l'époque où nous vivons, l'existence de 5 000 pistes d'atterrissage non réglementées dans diverses régions du pays me semble troublante.

M. Gooch : Nous comprenons les préoccupations du ministère. Vous dites qu'il y en a 5 000. Je ne sais pas si c'est exact, mais cela ne m'étonnerait pas.

Il peut certainement y avoir des raisons valides d'accorder à la ministre des pouvoirs supplémentaires dans ce domaine. Les aérodromes privés en question ne font certainement pas partie de notre champ de compétence. Nous sommes conscients des craintes de la ministre, et nous avons été consultés à ce sujet au nom de nos membres. Nos membres s'interrogent surtout sur la sûreté de ces aérodromes et sur les répercussions qu'ils pourraient avoir, par exemple, sur les aéroports membres des environs. Donc, nous ne contestons pas le fait que la ministre puisse avoir besoin de pouvoirs de réglementation supplémentaires pour gérer ses aérodromes privés. Nous aimerions simplement que le libellé de la mesure législative soit resserré de manière à ce qu'on comprenne un peu plus clairement qu'elle vise ces aérodromes privés.

Le vice-président : Merci. Si vous n'avez pas d'autres questions à poser au témoin, j'aimerais le remercier d'avoir pris le temps de comparaître de nouveau devant notre comité. Il nous a déjà apporté son témoignage lorsque nous menions notre étude sur les aéroports. Nous vous sommes reconnaissants de vos observations, et nous prendrons en considération vos suggestions.

Notre prochain groupe d'experts traitera du même sujet. J'aimerais vous présenter Kathy Lubitz, présidente de la Ultralight Pilots Association of Canada, et Kevin Psutka, président et directeur général de l'Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs, qui participe ce soir à notre séance par vidéoconférence. Je vais inviter M. Psutka à faire son exposé, qui sera suivi de celui de Mme Lubitz. Ensuite, les sénateurs pourront poser leurs questions.

Kevin Psutka, président et directeur général, Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs : Merci beaucoup. Monsieur le président, j'aimerais clarifier quelque chose. Lorsque le dernier témoin a parlé, vous avez mentionné les organisations qui vous avaient déjà fait parvenir des mémoires, et nous n'avons pas été mentionnés. Je tiens à préciser que vous disposez, en fait, d'un mémoire que nous avons présenté.

Le vice-président : Je pensais y avoir fait allusion. Nous avons effectivement reçu votre mémoire.

M. Psutka : Merci beaucoup.

Thank you for the opportunity to speak to the amendment to the act on behalf of the largest aviation association in Canada representing those who fly for personal transportation and recreation, like a family car, and who are interested in preserving a viable air transportation system in Canada.

The committee has COPA's written submission, in which we addressed a variety of issues, including the intent of the minister, a lack of aeronautic policy that would protect the system of aerodromes in Canada and the oversight in not engaging the House Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities. With only seven minutes to present COPA's case and in light of the testimony given by Transport Canada at the House Finance Committee and at this committee, we will not repeat the submission. Instead, we will emphasize two issues: process and fairness.

I am here because of a failure in the process that is supposed be in place. Transport Canada reported that there was an industry consultation. There was, but not with respect to this proposed amendment to the act.

What we were told and believed was that there would be amendments to regulations to require consultation on the creation of aerodromes, construction on those new aerodromes and their intended operations. Following that work, we would discuss an amendment of the act concerning the definition of an aerodrome. We expected a report from the focus group to guide Transport Canada in developing draft regulations and hopefully achieve consensus on a balanced way forward that would achieve the minister's goal, in the words of Mr. Roussel yesterday, "not to limit the freedom to fly but, rather, to provide greater regulatory predictability and more effective tools to promote safe flying."

Industry has been engaged in these other discussions for about 11 months, including a focus group. However, until this proposed amendment to the act appeared in Bill C-43, COPA and none of the participants in the consultation whom we have contacted knew about this proposed amendment. Instead of following the established process leading toward consensus, a completely different act amendment appeared buried in an unrelated bill to create new, very broad ministerial powers to unilaterally prohibit aviation and avoid the Statutory Instruments Act. For COPA, this changes the entire course of our discussions, and we are confident that many if at all participants in the consultation feel the same.

Je vous remercie de l'occasion qui m'est donnée de parler de la modification de la loi au nom de l'association aérienne la plus importante du Canada, qui représente les gens qui pilotent des avions à des fins de déplacement personnel ou de récréation, comme ils utiliseraient une voiture familiale, et qui aimeraient que le système de transport aérien reste viable au Canada.

Le comité a reçu le mémoire de l'ACPPA dans lequel nous abordons différents enjeux, dont l'objectif de la ministre, l'absence de politiques de l'aéronautique qui protégeraient le réseau d'aérodromes du Canada et le fait qu'on a oublié de faire participer le Comité permanent des transports et des communications de la Chambre des communes au processus. Compte tenu du témoignage que Transports Canada a apporté au Comité des finances et à votre comité et du fait que nous disposons de seulement sept minutes pour présenter la cause de l'ACPPA, nous n'allons pas répéter l'information qui figure dans notre mémoire. Nous allons plutôt mettre en relief deux enjeux, à savoir le processus et l'équité.

Je témoigne en ce moment en raison d'une faille dans le processus qui était censé avoir lieu. Transports Canada a signalé qu'il avait consulté l'industrie. C'est vrai, mais pas au sujet de la modification qu'on propose d'apporter à la loi.

On nous a dit et nous avons cru que des modifications seraient apportées au Règlement afin que la création, la construction et les activités prévues des nouveaux aérodromes fassent obligatoirement l'objet de consultations. À la suite de ces modifications, nous étions censés discuter de la modification éventuelle de la loi en vue d'y ajouter une définition du mot « aérodrome ». Nous nous attendions à recevoir un rapport publié par le groupe de consultation qui devait aider Transports Canada à rédiger un projet de règlement et à trouver, avec un peu de chance, une voie à suivre sur laquelle tous s'entendraient et qui permettrait à la ministre d'atteindre son objectif qui, selon les paroles que M. Roussel a prononcées hier, « ne consiste pas à restreindre la liberté de vol, mais plutôt à rendre la réglementation plus prévisible et à fournir des outils qui favorisent plus efficacement la sécurité des vols. »

L'industrie participe à ces autres discussions et, notamment, à un groupe de consultation depuis à peu près 11 mois. Toutefois, jusqu'à ce que la modification à apporter la loi soit présentée dans le cadre du projet de loi C-43, ni l'ACPPA, ni les participants au groupe de consultation, que nous avons contactés, n'étaient au courant de la modification proposée. Au lieu de suivre le processus établi qui était censé mener à consensus, une modification à la loi complètement différente a été insérée dans un projet de loi qui porte sur un tout autre sujet, et cette modification vise à créer de nouveaux pouvoirs ministériels très vastes en vue d'interdire unilatéralement les vols et de contourner la Loi sur les textes réglementaires. L'ACPPA pense que cela modifie entièrement le cours de nos discussions, et nous sommes convaincus que bon nombre des participants, voire tous les participants, au processus de consultation partagent notre avis.

As a minimum, the significant change should have been discussed with the industry before it reached this stage. Instead, we find ourselves having to educate Parliament in very short bursts and in hastily arranged appearances before committees on the complexities of aviation and the far-reaching implications that the act amendment will have. This is not an appropriate forum for this discussion.

So the failure to consult with industry on the amendment is an indication of the failure of the process that should have been in place in an open government.

We will now address fairness.

Mr. Roussel mentioned again Transport Canada's discomfort with having "heard from the provinces, municipalities and Canadians concerning an increasing number of complex issues related to the construction of new aerodromes and the operation of existing aerodromes."

There was no mention of hearing from aerodrome operators and users concerning an increasing number of complex issues relating to new, incompatible activities being developed in the vicinity of existing aerodromes, such as wind farms, communication towers and residential developments. In fact, issues have been raised by the industry, including by COPA, on several occasions.

Mr. Roussel goes on to say that Transport Canada "has not effectively responded to the concerns of [committee members'] constituents." There was no mention of Transport Canada's failure to effectively respond to aerodrome owners and users, and there is nothing in the proposed act amendment to give the minister any power to address these concerns, including safety, except, of course, that the minister can simply restrict or prohibit aviation activity through existing provisions of the act and the regulations whenever an incompatible activity such as a wind farm or communication tower creates a safety issue.

We question Mr. Roussel's reference in the context of the act amendment to the need for better tools that would address his examples of wind parks and growth of conifers. The act amendment is strictly limited to prohibiting aerodromes, not protecting existing aerodromes or permitting new ones. In fact, several years ago an act amendment was submitted to Parliament that would permit the minister to enter onto an adjacent property to remove foliage that was becoming a safety issue, but this step in the right direction toward protecting aerodromes was never passed because Parliament had issues such as votes of non-confidence in consequent elections that removed bills from the table.

Le ministère aurait dû, au moins, discuter de ce changement important avec l'industrie avant qu'il ne parvienne à ce stade. Nous sommes maintenant forcés de renseigner le Parlement, dans le cadre de très brèves discussions et de comparutions devant les comités, organisées à la hâte, sur les complexités de l'aviation et sur les conséquences profondes qu'aura la modification de la loi. Cette tribune ne convient pas à une telle discussion.

Donc, le fait que le gouvernement a négligé de consulter l'industrie à propos de la modification démontre l'échec du processus qui aurait dû être entrepris pour assurer la transparence gouvernementale.

Maintenant, ce qui concerne l'équité.

M. Roussel a encore fait allusion au « malaise » que Transports Canada dit avoir ressenti quand il a entendu les provinces, les municipalités et les Canadiens parler de l'augmentation des problèmes complexes associés à la construction des nouveaux aérodromes et à l'exploitation des aérodromes existants.

On n'a rien dit sur les observations formulées pas les exploitants et les clients des aérodromes concernant l'augmentation de problèmes complexes associés à des activités nouvelles qui voient le jour autour des aérodromes existants et qui sont incompatibles avec ces derniers, comme les parcs d'éoliennes, les tours de communication et les constructions résidentielles. En fait, le problème a été soulevé à plusieurs reprises par les acteurs de l'industrie, dont la COPA.

M. Roussel poursuit en disant que Transports Canada n'a pas répondu de façon efficace aux inquiétudes des électeurs des membres du comité. On n'a absolument rien dit sur le fait que Transports Canada n'avait pas répondu efficacement aux propriétaires et aux utilisateurs d'aérodromes non plus, et qu'il n'y a rien dans la modification proposée pour donner à la ministre quelque pouvoir que ce soit pour mettre fin à ces préoccupations — dont celles en matière de sécurité —, sauf, bien entendu, le fait que la ministre puisse tout simplement restreindre ou interdire les activités liées à l'aviation grâce à certaines dispositions de la loi et du Règlement, ce qu'elle pourra faire chaque fois qu'une activité incompatible comme des éoliennes ou des tours de communication créera des problèmes sur le plan de la sécurité.

Nous remettons en question l'allusion que fait M. Roussel dans le contexte de la modification à la loi relativement au besoin d'outils meilleurs pour remédier aux problèmes générés par les exemples qu'il a cités, nommément les parcs d'éoliennes et la croissance des conifères. La modification apportée à la loi ne vise qu'à interdire les aérodromes et non à protéger les aérodromes existants ou à en permettre de nouveaux. En fait, il y a plusieurs années, une modification à la loi avait été proposée au Parlement pour faire en sorte que le ministre puisse accéder à une propriété adjacente pour émonder les arbres qui devenaient menaçants sur le plan de la sécurité. Toutefois, cette mesure qui aurait été bénéfique pour la protection des aérodromes n'a jamais été adoptée, car le Parlement était aux prises avec d'autres problèmes

The one-sided nature of the act amendment to prohibit aerodromes without a similar ability to prohibit incompatible activities in the vicinity of aerodromes is unbalanced and simply unfair.

COPA is not opposed to consultation. In fact, we encourage our members to keep the community around them informed of their intentions to minimize fear that comes from the lack of understanding. In most cases, this has worked to the satisfaction of most involved, but I would like to emphasize that it is very rare that there is no opposition to an aerodrome. Like opposition to a new road or the widening of an existing road, not everyone will be happy. But, like new roads, new aerodromes or improvements to existing ones are essential to the Canadian transportation system.

What COPA is worried about is the devil in the details. What does consultation mean and to what extent? Will Transport Canada have the resources to deal with the potentially huge number of disputes, and ultimately will the minister use these unilateral powers for political purposes to simply make an issue go away?

Judging by the number of times that public interest has been raised by members of the committees and despite statements made by Transport Canada at committee hearings, we contend that public interest remains undefined, and for COPA this remains at the root of our very grave concerns. That is what the focus group established to review regulatory amendments was to address, and this is what this proposed statutory amendment completely bypasses.

Mr. Roussel mentioned yesterday that the process of establishing aerodromes in Canada to this point in time "has contributed to the successful state of today's air transport systems." What is at risk with the act amendment that is being proposed with so many uncertainties is the future of this system, from small aerodromes used for reaching otherwise inaccessible locations, flight training and for personal enjoyment, to major airports serving Canadians' travel and goods transportation needs, as well as the needs of the Canadian aerospace industry.

There is no crisis in Canada with new aerodromes being built left, right and centre, crowding out other uses for land. The trend is, in fact, in the other direction, particularly in larger

— comme un vote de non-confiance qui a donné lieu à des élections —, et qu'on a dû faire table rase des projets de loi à l'étude.

Le caractère unidirectionnel et déséquilibré de la modification proposée d'interdire les aérodromes sans voir dans une même mesure à permettre d'interdire les activités incompatibles avec l'aviation dans le voisinage des aérodromes est tout simplement injuste.

La COPA n'est pas contre la consultation. En fait, nous encourageons nos membres à veiller à ce que les collectivités avoisinantes soient tenues au courant de leurs intentions afin de réduire à leur plus simple expression les peurs qu'engendre l'ignorance. Dans la majorité des cas, cette façon de faire a donné des résultats satisfaisants pour la plupart de parties concernées, mais je tiens à souligner qu'il est très rare qu'un aérodrome fasse l'unanimité. On voit la même chose lorsqu'il est question d'élargir une route ou d'en aménager une nouvelle, la nouvelle ne fait pas que des heureux. Mais, comme les nouvelles routes, la construction de nouveaux aérodromes ou l'amélioration des aérodromes existants sont essentielles au réseau canadien des transports.

Ce qui préoccupe la COPA, ce sont les détails. Qu'entend-on par consultation et quelle sera l'étendue de cette consultation? Transports Canada aura-t-il les ressources nécessaires pour composer avec le nombre potentiellement élevé de litiges qui pourrait découler de cette modification? Et, en dernier recours, la ministre se servira-t-elle de ses pouvoirs unilatéraux pour se débarrasser de problèmes à des fins politiques?

Compte tenu le nombre de fois que l'intérêt public a été évoqué par les membres du comité et malgré les déclarations faites par Transports Canada aux audiences du comité, nous soutenons que l'intérêt public est une notion qui n'a pas encore été définie, et ce vide reste le grand vecteur des préoccupations très sérieuses de la COPA. C'est la question que devait régler le groupe de réflexion mis sur pied pour examiner les modifications au Règlement, et c'est exactement ce que cette modification au Règlement élude complètement.

M. Roussel a indiqué hier que le processus présidant à l'aménagement d'aérodromes au Canada a contribué à la santé actuelle du réseau de transport aérien. Or, compte tenu de toutes ses incertitudes, la modification législative proposée menace l'avenir même de ce réseau, qu'il s'agisse des petits aérodromes utilisés pour rejoindre des endroits inaccessibles par d'autres moyens, pour former les pilotes ou pour permettre au public de se récréer, ou des grands aéroports qui répondent aux besoins des Canadiens en matière de déplacements et de transport de biens, ainsi qu'aux besoins particuliers de l'industrie aérospatiale canadienne.

Au Canada, il n'y a pas de crise attribuable à la construction anarchique d'aérodromes qui nuiraient à d'autres usages du territoire. En fait, la tendance est plutôt inverse, notamment en ce

urban centres where former aerodromes and airports are being redeveloped and lost to aviation. Buttonville in Markham, which holds Canada's largest flight school, is one example.

We recommend that the act amendment be returned to Transport Canada for additional work, including discussions with the representative of the entire industry as an integral part of the process that we embarked on 11 months ago.

The Deputy Chair: Thank you, sir.

Ms. Lubitz, you have the floor.

Kathy Lubitz, President, Ultralight Pilots Association of Canada: Thank you for the invitation to speak. I am the President of the Ultralight Pilots Association of Canada, speaking on behalf of the owners and pilots of over 7,000 ultralight and light sport aircraft and on behalf of aerodrome owners of unimproved grass runways all across Canada where these pilots mainly operate.

In the spirit of full disclosure, my family also owns ultralight and light aircraft and operates from a grass runway on our farm. It is registered. It wasn't for 10 years. It operated as an unregistered aerodrome.

I'm here because we think that the effect of these amendments will allow the Minister of Transport to unilaterally halt the expansion, development or establishment of aerodromes in this country, and we think that is wrong.

We also think it is wrong that the minister's new powers would not also include the ability or the requirement to intercede on behalf of existing aerodromes where aviation safety is compromised by the erection of nearby structures, especially wind turbines, given the provisions of Ontario's Green Energy Act.

It is too important to be implemented with the ambiguous wording in its current form without a real effort towards public consultation and without proper review by people who know what's at stake here.

The negative implications for the network of airports and aerodromes, large and small, that serve this country are enormous. It is in the public interest, the national public interest, to have a network of aerodromes all across Canada, and it is the responsibility of the minister to protect that network.

qui a trait aux grandes zones urbaines. L'aéroport Buttonville de Markham, où se trouve la plus grande école de pilotage au Canada, en est un exemple.

Nous recommandons que la modification de la loi soit renvoyée à Transports Canada pour être retravaillée, et que la démarche s'accompagne de discussions avec des représentants de toute l'industrie, et que ces discussions fassent partie intégrante du processus auquel nous nous sommes attelés il y a près d'un an.

Le vice-président : Merci, monsieur.

Madame Lubitz, vous avez la parole.

Kathy Lubitz, présidente, Ultralight Pilots Association of Canada : Merci de m'avoir invitée à prendre la parole. Je suis la présidente de l'organisme Ultralight Pilots Association of Canada. Je parle au nom des propriétaires et des pilotes de plus de 7 000 aéronefs sportifs légers et ultralégers ainsi qu'au nom des propriétaires d'aérodromes dotés de pistes gazonnées non aménagées que l'on retrouve à la grandeur du pays et qui sont surtout utilisées par ces pilotes.

Par souci de transparence, je veux que vous sachiez que ma famille possède aussi des aéronefs légers et ultralégers et que nous nous servons de la piste gazonnée de notre ferme pour décoller et atterrir. Cet aérodrome est enregistré, mais nous avons attendu 10 ans avant de le faire enregistrer. Avant cela, nous l'exploitions sans enregistrement.

Je suis ici parce que nous croyons que ces modifications permettront à la ministre des Transports de stopper de façon unilatérale l'expansion, le développement ou l'aménagement des aérodromes au Canada, et parce que nous estimons que cela n'est pas une bonne chose.

Nous voyons aussi d'un mauvais œil que les nouveaux pouvoirs de la ministre ne soient pas assortis de la capacité ou de l'obligation d'intervenir en faveur des aérodromes existants où la sécurité est compromise par l'édification de structures en périphérie de ces sites, et notamment d'éoliennes, comme l'entend la Loi sur l'énergie verte de l'Ontario.

C'est une question trop importante pour que ces dispositions soient mises en œuvre avec les formulations ambigües de leur forme actuelle sans qu'il n'y ait eu un effort légitime de consultation publique et sans que lesdites dispositions ne soient soumises à l'examen des intervenants qui connaissent les tenants et aboutissants de la question.

Les conséquences négatives que ces dispositions engendreront seront énormes pour le réseau des aéroports et des aérodromes, petits et grands, qui dessert le pays. Il est dans l'intérêt public, dans l'intérêt public national, d'avoir un réseau d'aérodromes à la grandeur du Canada, et c'est la responsabilité de la ministre de protéger ce réseau.

However, unlike railroads and pipelines, which are also federal jurisdiction, the network of aerodromes can't be seen on the ground. Opponents of local aerodrome development only see the land where the aerodrome is located. They don't see or they don't want to see the bigger picture.

As an aside, there is a link to the health of general aviation in the country and the safety of the airlines and the airline operation.

The experience in general aviation of pilots when they learn to fly and of depth of background in the airline pilots contributes to the safety of the airline operations. For example, the captain of the Gimli Glider that landed when the Air Canada flight ran out of gas was a glider pilot.

In the miracle on the Hudson, those two pilots had experience in light aircraft. For countries where GA, general aviation, is non-existent or doesn't exist very much, like Korea, for Korean Air in San Francisco, those pilots did a visual approach. They didn't have the instruments, and they flew into the ground. There is a link. It's anecdotal, but there is a link.

There are no checks and balances with this amendment. It gives the minister the power to prohibit an aerodrome based on an opinion. There is nothing in the amendment about due process. Further, such an order will be exempt from the requirements of the Statutory Instruments Act. There is no recourse to the aerodrome proponent. At the very least, an appeal process should be included in this amendment.

Because of the total surprise of this and the deliberate lack of consultation with the aerodrome owners who would be most affected, these amendments should be withdrawn until further consultation. Contrary to the Canadian Airports Council member, our understanding, at the same focus group that he was at, is that these amendments will apply to everyone. In fact, Ms. Currie, yesterday, I believe, mentioned that this applies to every aerodrome. Airports are also aerodromes, from the smallest grass strip to Pearson International Airport.

I even heard yesterday that when drones operate from a location, it becomes an aerodrome by default. I don't know how that's going to be affected here or handled here.

This is unfair because small grass strips on private property, where activity is irregular — most times, they are not used at all during the winter — have the same requirement for consultation that larger aerodromes and airports with multiple daily flights and night flights all year round do. The aerodromes don't exist in

Il convient néanmoins de souligner que, contrairement aux chemins de fer et aux pipelines qui relèvent de l'administration fédérale, le réseau des aérodromes ne se voit pas depuis le sol. Les opposants au développement des aérodromes ne tiennent compte que de l'empreinte terrestre du réseau. Ils n'en saisissent pas toute son ampleur ou préfèrent ne pas la voir.

Par ailleurs, il ne faut pas oublier que tout cela a aussi à voir avec la santé de l'aviation générale et avec la sécurité des lignes aériennes et des opérations des transporteurs aériens.

En effet, l'expérience qu'acquièrent les pilotes d'aviation générale lorsqu'ils apprennent à piloter et la vastitude des antécédents des pilotes de ligne a beaucoup à voir avec la sécurité des opérations des transporteurs aériens. Par exemple, le capitaine Gimli Glider, qui a réussi à faire atterrir cet avion d'Air Canada touché par une panne sèche, était un pilote de planeur.

Les deux pilotes qui ont miraculeusement sauvé la mise lors de l'incident qui est survenu à Hudson étaient aussi des pilotes d'aéronefs légers. Dans les pays où l'aviation générale n'existe pas ou si peu, comme en Corée, la chose a aussi son importance — je parle ici de l'accident de la Korean Air, à San Francisco, où les pilotes ont dû faire une approche à vue. Ils n'avaient plus d'instruments pour les guider, mais ils ont quand même réussi à poser l'avion. Il y a un lien. C'est un cas rare, j'en conviens, mais il y a quand même un lien.

Cette modification de la loi ne fixe aucun frein ni contrepoids. Elle donne à la ministre le pouvoir d'interdire tel ou tel aérodrome en fonction d'une opinion. La modification ne prévoit aucun recours particulier. Qui plus est, une ordonnance de cette nature échappera aux exigences de la Loi sur les textes réglementaires. Les promoteurs d'aérodromes n'auront aucun moyen d'en appeler de cette décision. Or, la moindre des choses serait que la modification stipule un processus d'appel.

Étant donné que ces modifications sont une surprise complète pour nous et que l'on a délibérément négligé de consulter les propriétaires d'aérodromes qui, rappelons-le, seront touchés par ces changements, nous croyons que ces modifications doivent être retirées en attendant la tenue de consultations en bonne et due forme. Contrairement à ce qu'a compris le membre du Conseil des aéroports du Canada qui a pris part au même groupe de discussion que nous, nous avons compris que ces modifications vont s'appliquer à tous. En fait, je crois que c'est Mme Currie, hier, qui a affirmé que les modifications s'appliqueront à tous les aérodromes. Les aéroports sont aussi des aérodromes; le terme aérodrome désigne aussi bien la plus petite piste gazonnée que l'aéroport international Pearson.

J'ai même entendu dire, hier, que l'endroit où les drones décollent et atterrissent devient d'office un aérodrome. Je ne sais pas comment la loi va composer avec cet aspect de la question.

Nous croyons que ces dispositions sont injustes, car elles imposent les mêmes obligations de consultation aux petites pistes gazonnées privées où l'activité est irrégulière — la plupart du temps, elles ne sont pas utilisées en hiver — qu'aux aérodromes plus gros et aux aéroports où les vols diurnes et nocturnes se

isolation. The public does know about them. Those 5,000 unregistered aerodromes are known to their communities. Their neighbours know about them and, in most cases, like them and approve them and come to visit and treat them as a community asset.

The one-size-fits-all approach won't work. An airliner cannot take off from or land on a 2,000-foot grass runway. It needs 10 to 20 kilometres for a circuit. A small Cessna or an ultralight can take off and land from a 1,500-foot grass strip and only needs 1 or 2 kilometres for circuits.

There needs to be a graduated approach to the application of these amendments, and that's under the discussion in the focus group to which Ms. Currie referred. However, that group is not yet finished, and it is premature to put these amendments in place without some structure around their application. The suggestion is to withdraw them until the consultation group completes its work.

To clarify a couple of terms, when Transport uses the term "engage," it just means to talk, to receive comment. When they use the words "to intervene," it's to stop or prohibit. That's the only intervention that's allowed. They do not have the power or authority to approve or protect aerodromes. Ms. Currie testified to that at the Finance Committee.

Transport didn't go into specifics, but I would like to offer a couple. The Edmonton municipal airport closed because the town grew up around it. The legislation did not give the minister authority or the power to prevent that airport from closing.

For Parkland, there was community involvement and consultation in advance of the development. In fact, I heard yesterday that that was used as a reference for the consultation framework that they're working on now — the fact that Minister Raitt got involved in that. However, that aerodrome was constructed on the third location put forward by the proponent. There were previous discussions before the minister got involved. Even though there was consultation, the proponent was taken to court. The only position the minister can take is to prohibit. If there is no compelling safety or public interest issue, the minister will remain silent.

On fairness, aerodrome proponents can face prohibitions, while activity on land surrounding aerodromes faces no prohibitions.

The amendment has no parameters around public interest. This allows for potential abuse for political reasons, like the cancelling of the gas plant in Mississauga by a provincial Liberal government so as not to lose the riding.

succèdent en grand nombre et à longueur d'année. Les aérodromes n'existent pas de manière isolée. Le public sait qu'ils existent. Ces 5 000 aérodromes qui ne sont pas enregistrés sont connus des collectivités qui les entourent. Leurs voisins connaissent leur existence et, dans la plupart des cas, ils les apprécient et les approuvent. Ils en profitent et les considèrent comme un atout pour leur collectivité.

L'approche universelle qui est proposée ne fonctionnera pas. Un avion de ligne ne peut pas décoller d'une piste gazonnée de 600 m ou y atterrir, et il lui faut un circuit de 10 à 20 km. En revanche, un petit Cessna ou un aéronef ultraléger peut se débrouiller avec une piste de 450 m et des circuits de 1 ou 2 km.

L'application de ces modifications doit être graduée, une approche sur laquelle se penche le groupe de discussion dont a parlé Mme Currie. Cependant, les travaux de ce groupe ne sont pas encore terminés, et il serait prématuré de mettre ces modifications en place sans prévoir de structure pour leur application. Nous suggérons que les modifications soient retirées jusqu'à ce que le groupe de discussion finisse ses travaux.

Par souci de clarification de certains termes, lorsque Transports Canada parle de « mobilisation », il veut tout simplement dire qu'il prête l'oreille et qu'il reçoit des commentaires; « intervenir » signifie plutôt freiner et interdire. C'est la seule intervention permise. Le ministère n'a pas le pouvoir ou l'autorité pour approuver et protéger les aérodromes. Mme Currie l'a reconnu devant le Comité des finances.

Transports Canada ne s'est pas intéressé aux détails, mais j'aimerais lui en signaler un ou deux. L'aéroport municipal d'Edmonton a été fermé parce qu'il a été encerclé par la ville en expansion. La loi ne donnait pas le pouvoir ou l'autorité au ministre d'empêcher sa fermeture.

Dans le cas de Parkland, la collectivité s'est investie et il y a eu des consultations avant l'aménagement. En fait, j'ai même entendu dire, hier, que cette démarche était utilisée comme référence pour le cadre consultatif sur lequel le ministère travaille — le fait que la ministre Raitt y ait participé. Or, l'aérodrome a été aménagé sur le troisième site proposé par le promoteur. Il y a eu des discussions avant que la ministre ne s'en mêle. Même s'il y a eu des consultations, le promoteur a été traduit en justice. La seule position que peut prendre la ministre est d'interdire. En l'absence d'enjeux de taille en matière de sécurité ou sur le plan de l'intérêt public, la ministre reste coite.

En ce qui concerne l'équité, rappelons que les promoteurs d'aérodrome peuvent se buter à des interdictions alors que ce n'est pas le cas pour les autres activités qui se déroulent dans le voisinage des aérodromes.

La modification proposée n'a aucun paramètre en ce qui concerne l'intérêt public. Cet état de fait ouvre la porte à la possibilité d'une mauvaise utilisation motivée par des raisons politiques, comme cela s'est vu avec l'annulation de la construction de la centrale au gaz de Mississauga par un gouvernement libéral soucieux de conserver sa circonscription.

Again, as to the lack of consultation, I won't repeat that. The other two witnesses already did. But I'd like to quote from the scope of the focus group. I represent UPAC as a member of that focus group as well. At the June 16 meeting, "The scope of the focus group is to discuss the proposed regulatory requirements for consultation. The focus group will not engage in detailed discussions with respect to other regulatory issues associated with aerodrome development and operations." We did not know about these amendments before they appeared in the budget bill.

The cost to transport is not insignificant. Ms. Currie stated that the requirement to consult will save aerodrome proponents money, but Parkland still had to go to court. The cost to aerodrome owners to notify, then to address issues, then to answer to Transport if they get engaged, and the price of studies that might be required are also not insignificant.

In summary, we are concerned about the manner in which the act amendment was developed — without consultation. We're concerned about how far the power of the minister would extend and the one-sided nature of imposing consultation requirements and prohibitions on aerodromes, when no such Aeronautics Act consultation requirements or prohibitions exist on land uses around most of the aerodromes in Canada.

We are also concerned that this matter was placed in the budget bill rather than in a more appropriate piece of legislation. We therefore request that Bill C-43, Part 4, Division 2, items 143 and 144, be removed from the bill until such time as consultation with the aviation industry occurs.

The Deputy Chair: Thank you. For somebody who was very nervous, you presented your case very eloquently.

Senator Merchant: Thank you both for your presentations. I must say that your presentations were very clear. Your concerns, I think, are legitimate, and they should have a good hearing. Unfortunately, as you have remarked, these amendments are buried in a bill where they don't belong. We have been objecting to the fact that with these omnibus bills, everything is thrown in there, and there is very little time to really analyze, hear from people, and consider them. I am not surprised, then, that you are saying that there was not much consultation before all of these amendments were put into this bill.

Je ne vais pas m'étendre à mon tour sur l'absence de consultation, car les deux autres témoins l'ont déjà fait. Je souhaite néanmoins vous faire part de la portée du mandat du groupe de discussion, au sein duquel je représente l'Ultralight Pilots Association of Canada. Lors de la réunion du 16 juin dernier, il a été établi que [Traduction] « Le mandat du groupe de discussion consiste à discuter des exigences réglementaires proposées aux fins de consultation. Le groupe ne discutera pas en détail des autres questions de réglementation touchant au développement et à l'exploitation des aérodromes ». Nous ne connaissions pas ces modifications avant qu'elles n'apparaissent dans la loi sur l'exécution du budget.

Le coût du transport n'est pas insignifiant. Mme Currie a affirmé que l'obligation de consulter fera économiser les promoteurs d'aérodromes, mais celui de Parkland a quand même dû aller en cour. Ce qu'il en coûte aux promoteurs pour émettre un avis, régler les problèmes, répondre aux exigences de Transports Canada s'ils décident d'aller de l'avant et produire les études qui peuvent être demandées n'est pas à négliger lui non plus.

En résumé, disons que nous sommes perplexes en ce qui concerne la façon dont la modification a été élaborée, c'est-à-dire sans consultation. Nous sommes préoccupés de l'étendue que pourraient prendre les pouvoirs de la ministre et de la partialité d'imposer des obligations de consultation ou d'interdire des aérodromes, alors que la Loi sur l'aéronautique ne renferme aucune obligation de consultation ou aucune interdiction semblable en ce qui concerne l'utilisation des terrains entourant la majorité des aérodromes au Canada.

Nous sommes aussi préoccupés par le fait que cette question soit traitée dans la loi d'exécution du budget plutôt que dans une autre loi mieux appropriée. C'est pour ces raisons que nous demandons que les articles 143 et 144 de la section 2 du projet de loi C-43 soient supprimés jusqu'à ce que l'industrie de l'aviation ait été consultée.

Le vice-président : Merci. Vous qui vous disiez très nerveuse, sachez que vous avez plaidé votre cause avec grande éloquence.

La sénatrice Merchant : Je remercie nos deux témoins de leurs exposés. Vous avez tous les deux été très clairs. J'estime que vos préoccupations sont légitimes et qu'elles méritent d'être entendues. Malheureusement, comme vous l'avez fait remarquer, ces modifications sont enfouies dans un projet de loi où elles n'ont pas leur place. Nous nous sommes opposés au fait que ces projets de loi omnibus sont utilisés pour faire passer toutes sortes de choses, et que cette formule laisse bien peu de temps au public de les analyser en profondeur et de les commenter, et aux élus de prendre ces commentaires en considération. Je ne suis donc pas surprise de vous entendre dire qu'il n'y a pas eu beaucoup de consultation avant que ces modifications soient incluses dans le projet de loi.

I don't have any specific questions because I think we have asked all of the questions yesterday and today, very similar ones to the ones you have presented. I guess we'll have a look at it, and we'll see what the committee does. I don't have any specific questions because I thought everything was very clear.

[*Translation*]

Senator Maltais: Thank you, Ms. Lubitz. For my personal interest, could you tell me whether those small planes whose groups you represent — ultralights, we call them at home — come from a private airport, or a government or municipal airport? We see them in the air, but where do they come from? I come from the north of Quebec and we see a lot of them over the St. Lawrence River. But they do not seem to come from an airport specifically. They do not need a long runway for take-offs or landings. How does it work in your area?

[*English*]

Ms. Lubitz: First, my part of the country is about 10 miles from Kitchener-Waterloo, on the 401, in southern Ontario. However, I know that there are others in very remote areas.

The smaller the airplane, the less land it needs to operate safely. More than likely, most of them stay away from the government aerodromes because there is a mix of speed. It's like somebody in the fast lane on the highway going too slowly, and everybody has to go around.

The airports have to contend with airplanes that operate at different air speeds, and they have to make sure that they don't conflict with each other, so to avoid that, most of the littler ones stay away, and they operate on these smaller airstrips, fields, rivers or lakes where they can.

[*Translation*]

Senator Maltais: Can you paint a quick picture for me of ultralight users in your area?

[*English*]

Ms. Lubitz: In my area, we're finding that the users are businessmen or older people. They're not kids. They're mature adults who have some money and some time to enjoy their hobby, or they are businessmen and they're using their airplane to go to offices in different cities, so it's time and money.

Je n'ai pas de question particulière à vous poser, car je pense que toutes les questions nécessaires ont déjà été posées hier et aujourd'hui, des questions du reste très semblables à celles que vous avez soulevées. Je présume que le comité va se pencher sur la question et trouver une marche à suivre. Je n'ai pas de question particulière à vous poser, car je crois que vos présentations étaient très claires.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : Merci, madame Lubitz. À titre personnel, j'aimerais savoir si ces petits avions dont vous représentez les groupes — les ultra-légers, comme on les appelle chez nous — proviennent d'un aéroport privé, d'un aéroport gouvernemental ou municipal. On les perçoit dans le ciel, mais d'où viennent-ils? Je viens du Nord du Québec, et on en voit beaucoup au-dessus du fleuve Saint-Laurent. Cependant, ils ne semblent pas provenir d'un aéroport en particulier. Ces avions n'ont pas besoin d'une grande piste pour décoller ou atterrir. Comment cela fonctionne-t-il dans votre région?

[*Traduction*]

Mme Lubitz : Tout d'abord, sachez que je vis dans le sud de l'Ontario, sur la route 401, à environ 16 km de Kitchener-Waterloo. Je sais néanmoins que d'autres vivent dans des régions très isolées.

Plus les avions sont petits, moins ils ont besoin de terrain pour fonctionner de façon sécuritaire. Or, règle générale, ces avions restent à l'écart des aérodromes gouvernementaux à cause de la mixité des vitesses. Ce serait comme une voiture qui roule trop lentement dans la voie rapide et qui force tout le monde à la contourner.

Les aéroports doivent accepter des avions qui fonctionnent à différentes vitesses, et ils doivent veiller à ce qu'ils n'entrent pas en conflit les uns avec les autres. Or, pour éviter cela, les avions les plus petits se tiennent à l'écart des aéroports et optent pour des pistes d'atterrissage plus modestes, des champs, des fleuves ou des lacs.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : Pouvez-vous me faire un bref portrait des utilisateurs d'ultralégers, chez vous?

[*Traduction*]

Mme Lubitz : Dans ma région, la plupart des utilisateurs sont des hommes d'affaires et des personnes plus âgées. On ne voit pas de jeunes. Ce sont des adultes matures qui ont certains moyens et le temps de s'adonner à leur passe-temps, ou ce sont des hommes d'affaires qui se servent de leur avion pour se rendre dans les différentes villes où ils ont des bureaux. C'est donc une question de temps et d'argent.

[*Translation*]

Senator Verner: My question is for Mr. Psutka. Before we talk about Bill C-43, you express some concern in regard to Transport Canada on page 4 of your brief. The concern is about its actions to better monitor certain activities close to airports that compromise air safety. You mentioned certain kinds of infrastructure development that could compromise safety, for example. The question came up yesterday: is this also about the increasing number of drones now being used by private individuals and that are becoming an ever greater concern in the industry, both in Canada and, for that matter, everywhere in the world?

[*English*]

Mr. Psutka: The reference in the brief was to the erection of obstacles around aerodromes, the development of incompatible things around aerodromes and the inability to stop those on the minister's part, except at those 150 aerodromes in the country where the airport zoning regulations apply.

I heard the testimony yesterday regarding drones, and there is a great concern amongst the industry — and that's both the aviation industry and those operating the drones — about inappropriate operation of those drones. A lot of work has been going on in terms of developing regulation, but also very recently, within the last week, a decision on the part of Transport Canada with consultation with the industry to find a way to make sure that we can allow those drones to operate as safely as possible. Quite frankly, it's getting at the part of the population who just go down to RadioShack or whatever and purchase one of those devices and start flying them. It's an awareness issue.

We are particularly concerned because around the smaller aerodromes in the country, especially the unregistered ones, where a person operating a drone might not even know that the aerodrome is there, there may be conflicts between aircraft and these smaller drones, which can very easily bring an airplane down. We do have a concern, but I think the industry is working heavily with Transport Canada to educate.

[*Translation*]

Senator Verner: That said, coming back to Bill C-43, the question of the public interest came up. I asked Mr. Roussel the question myself yesterday. He defined public interest in three parts: social elements and their impact on local residents; environmental impacts, positive and negative; and economic impacts related to the whole gamut of airport services. He said, and I quote:

[*Français*]

La sénatrice Verner : Ma question s'adresse à M. Psutka. Avant d'aborder la question du projet de loi C-43, à la page 4 de votre mémoire, vous manifestez des inquiétudes à l'égard de Transports Canada quant à son action pour mieux contrôler certaines activités menées à proximité des aérodromes et qui compromettent la sécurité aérienne. Vous avez mentionné un certain type de développements d'infrastructures, entre autres, qui peuvent compromettre la sécurité. La question a été abordée hier; est-ce qu'il s'agit aussi du nombre croissant de drones que certains particuliers utilisent maintenant et qui deviennent de plus en plus une préoccupation dans l'industrie, tant au Canada que partout dans le monde, d'ailleurs?

[*Traduction*]

M. Psutka : Dans le mémoire, la référence a trait à l'édification d'obstacles autour des aérodromes, au développement d'activités incompatibles dans le voisinage des aérodromes et au fait que la ministre n'ait aucun pouvoir de les empêcher, sauf pour les 150 aérodromes du pays où s'applique le règlement de zonage aéroportuaire.

D'après le témoignage que j'ai entendu hier au sujet des drones, les intervenants de l'industrie — et j'entends par là aussi bien l'industrie de l'aviation que les utilisateurs de drones — se disent très préoccupés par l'utilisation inappropriée de ces dispositifs. On s'efforce beaucoup d'élaborer des règlements, mais sachez aussi que tout récemment, à peine la semaine dernière, Transports Canada a décidé, en consultation avec l'industrie, de trouver une façon de s'assurer que ces drones sont utilisés de la façon la plus sécuritaire possible. À vrai dire, il s'agit de faire passer le message au segment de la population qui se rend à RadioShack, ou peu importe, pour acheter un de ces engins et pour se mettre ensuite à les faire voler. C'est une question de sensibilisation.

Nous sommes particulièrement inquiets, car dans les environs des petits aérodromes canadiens, surtout ceux qui ne sont pas enregistrés, les gens qui utilisent des drones risquent de ne même pas être au courant de la présence d'un aérodrome; ainsi, il pourrait y avoir des conflits entre les avions et ces petits engins, ce qui pourrait facilement causer l'écrasement d'un avion. Cette éventualité nous inquiète, mais je pense que l'industrie collabore étroitement avec Transports Canada pour assurer une sensibilisation.

[*Français*]

La sénatrice Verner : Ceci dit, pour revenir au projet de loi C-43, on a abordé la question de l'intérêt public; j'ai moi-même posé la question à M. Roussel, hier. Il a défini l'intérêt public en trois éléments, soit les éléments sociaux et les effets sur les résidents locaux; les impacts environnementaux, positifs et négatifs; et les impacts économiques reliés aux services aéroportuaires dans leur ensemble. Il a dit ceci, et je cite :

Those are all the elements that are involved in the decision, and so each case is different. However, it is also important to see how the provinces and municipalities can participate in these discussions.

It is a relatively general definition, but, all the same, it seems to tie in with Minister Lisa Raitt's intervention in the Parkland County Airport matter.

Could you tell us some more about the issue? What is your opinion? Is it acceptable for the federal government to be able to define the balance between promoting civil aviation and the needs of local communities? How do you react to that definition of the public interest?

[*English*]

Mr. Psutka: I listened very intently to Mr. Roussel's definition of those three elements, and, in fact, he said that social factors — and at the same time, he used the term "local residents" — impact on local residents, environmental and economic impact related to airport services in general. That was the quote that came out.

When he packaged social factors with impact on local residents, he as much as said that the social aspects of this are regarding the people around the airport rather than the airport themselves, and that's where the danger is in all of this.

While I expect that public interest should take into account the interests of all of the public, including the public that use aircraft as a form of transportation and recreation, it has been demonstrated far too often, especially when the federal government has not been involved, that public interest typically means non-aviation public interest, or majority rules, or the other ways to refer to that.

Our grave concern is that when they look at those elements, they tend to look at it in terms of people that are around the aerodrome rather than the people who are at or use the aerodrome.

As for the amendment in question right now, the proposal that's there gives the minister unilateral power to prohibit an aerodrome if it's in not only safety but also the public interest. There is no policy that allows the minister to decide whether public interest really does include the interests of aviation. The only policy in place right now is the National Airports Policy from 1994, as described in my brief that I gave, and it quite clearly leaves the fate of aerodromes in Canada in the hands of local communities, other than the 26 major ones that Mr. Gooch represents.

We're concerned with that lack of policy that the minister can unilaterally decide that public interest is not aviation interest.

Does that answer the question?

C'est l'ensemble des éléments qui appelle la décision, ainsi, chaque cas sera un cas d'espèce, mais il faudra également voir de quelle manière on fait participer les provinces et les municipalités lors de ces discussions.

C'est une définition relativement générale, mais, tout de même, elle semble s'apparenter à l'intervention de la ministre Lisa Raitt dans le dossier de l'aéroport de Parkland County.

Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet? Quelle est votre opinion à ce sujet? Est-il acceptable que le gouvernement fédéral puisse définir l'équilibre entre la promotion de l'aviation civile et les besoins des communautés locales? Comment réagissez-vous à cette définition de l'intérêt public?

[*Traduction*]

M. Psutka : J'ai écouté très attentivement M. Roussel lorsqu'il a défini ces trois éléments. En fait, il a parlé des facteurs sociaux, dont les effets sur les résidants locaux — c'est l'expression qu'il a utilisée —, ainsi que des impacts environnementaux et des impacts économiques liés aux services aéroportuaires dans leur ensemble. C'est ce qu'il a dit.

En reliant les facteurs sociaux aux effets sur la population locale, il a laissé entendre que les aspects sociaux concernent les gens qui vivent à proximité de l'aéroport, plutôt que les aéroports eux-mêmes, et c'est là que réside le danger.

Même si je suis d'avis que l'intérêt public devrait tenir compte des intérêts de l'ensemble de la population, y compris de ceux qui se servent des avions comme moyen de transport ou comme loisir, il a été démontré à maintes reprises, surtout dans les cas où le gouvernement fédéral n'est pas intervenu, que l'intérêt public n'a généralement rien à voir avec l'intérêt public de l'industrie de l'aviation; autrement dit, c'est la majorité qui l'emporte, ou peu importe l'expression qu'on emploie.

Ce qui nous préoccupe au plus haut point, c'est l'éventualité qu'au moment d'examiner ces éléments, on soit porté à tenir compte des gens à proximité de l'aérodrome, au lieu des gens qui se trouvent sur le terrain ou qui utilisent l'aérodrome.

En ce qui concerne la modification dont il est question, la proposition actuelle accorde à la ministre le pouvoir unilatéral d'interdire la création d'un aérodrome non seulement si l'aérodrome nuit à la sécurité, mais aussi s'il n'est pas dans l'intérêt public. Il n'y a aucune politique qui autorise la ministre à déterminer si l'intérêt public englobe réellement les intérêts de l'industrie de l'aviation. La seule mesure en vigueur pour l'instant, c'est la Politique nationale des aéroports de 1994, comme je l'ai expliqué dans le mémoire que je vous ai remis. En vertu de cette politique, il est très clair que le sort des aérodromes au Canada est laissé entre les mains des collectivités locales, à l'exception des 26 grands aéroports que représente M. Gooch.

Nous déplorons le manque de politiques, sachant que la ministre peut décider de façon unilatérale que l'intérêt public ne comprend pas l'intérêt de l'industrie de l'aviation.

Ai-je répondu à votre question?

[*Translation*]

Senator Verner: Yes, thank you very much.

I have one final question. I am a senator from Quebec; I live in the greater Quebec City region. You will probably have heard about the Neuville airport, which has been the subject of great controversy at the same time as the one in Parkland County, Alberta.

If they had to do it again, what should the promoters of the Neuville project do? Would the consultation process we are talking about be a way to improve understanding? If I can refer to your brief a little, you support the idea of informing people living in the neighbourhood. Informing is not quite the same as consulting. However, you explain clearly that, from your perspective, any time a plan for an airport comes up anywhere, it is always challenged.

Going back to the Neuville project, what was not done, or what should have been done to improve the situation?

[*English*]

Mr. Psutka: To my understanding, everything in Neuville was done properly, including the individuals who purchased the property going to extensive lengths to secure that piece of property, including agreements with the municipality to create that aerodrome there.

They didn't have to according to the way we do business now in this country. They didn't have to get that permission. They were outside the built-up area of a city or town, so they had the right to create that aerodrome where it was created anyway. In fact, they went four steps further before selecting that property, including getting an agreement with the municipality.

When they started that aerodrome, an individual living off the end of the airport put up a pole on his property, directly in line with the runway to create a very significant safety issue, and they had to go to court in order to get that taken down, and Transport did not intervene.

The answer to your question is they did everything they were supposed to do, and if this new process comes in as now defined by what the minister is proposing in this act regulation, I don't know that it would be any different than it came to now. I can say probably that at the end of the day, there would be a huge dispute that would go to the minister for a decision on what's in the public interest.

I can only speculate what the minister, in a lack of policy situation that we're in right now, would decide relative in the Neuville aerodrome. If the Neuville aerodrome didn't go there, where would it go? Where would there be a reliever airport for the Jean Lesage airport which is so desperately needed for the Quebec area?

[*Français*]

La sénatrice Verner : Oui, merci beaucoup.

J'aurais une dernière question; je suis une sénatrice du Québec et j'habite dans la grande région de Québec. Vous aurez probablement entendu parler de l'aéroport de Neuville, qui a fait l'objet de grandes contestations en même temps que celui de Parkland County, en Alberta.

Si c'était à refaire, qu'est-ce que les promoteurs du projet de Neuville devraient faire? Est-ce que le processus de consultation dont il est question serait une mesure qui pourrait améliorer la compréhension? Si je reviens un peu à votre mémoire, vous préconisez le fait d'informer les gens qui habitent les environs. Informer, ce n'est pas tout à fait consulter. Par contre, vous expliquez bien que, de votre point de vue, chaque fois qu'un projet d'aérodrome surgit quelque part, il y a toujours une contestation qui se manifeste.

Pour revenir au projet de Neuville, qu'est-ce qui n'a pas été fait ou qui aurait dû être fait pour améliorer la situation?

[*Traduction*]

M. Psutka : À ma connaissance, tout s'est passé en bonne et due forme à Neuville. Les gens qui ont acheté la propriété ont pris toutes les mesures possibles pour se procurer ce bout de terrain; ils ont entre autres conclu des accords avec la municipalité pour pouvoir y construire l'aérodrome.

Ils n'étaient pas obligés de le faire selon les pratiques d'affaires actuellement en vigueur au pays. Ils n'étaient pas obligés d'obtenir cette permission. Le site se trouvait à l'extérieur de la zone bâtie d'une ville ou d'un village; les promoteurs avaient donc le droit de créer cet aérodrome là-bas. En fait, ils sont allés beaucoup plus loin avant de sélectionner cette propriété, car ils ont notamment conclu un accord avec la municipalité.

Quand ils ont commencé la construction de cet aérodrome, une personne qui vivait à l'extrémité de la piste d'atterrissage de l'aéroport a décidé de placer un poteau sur sa propriété, ce qui a créé un grave problème de sécurité. Les promoteurs ont dû s'adresser aux tribunaux pour faire enlever le poteau, mais Transports Canada n'est pas intervenu.

En somme, pour répondre à votre question, je dirais que les promoteurs ont fait tout ce qu'ils étaient censés faire. Si on devait adopter ce nouveau processus tel que proposé par la ministre dans le cadre du projet de loi, j'ignore si le résultat serait différent. Je peux sans doute affirmer que, tôt ou tard, on ferait face à un énorme différend et que la ministre aurait alors à trancher ce qui est dans l'intérêt public.

Étant donné le manque actuel de politiques, je ne peux que formuler des hypothèses sur la décision que la ministre pourrait prendre relativement à l'aérodrome de Neuville. Si on ne devait pas le construire là-bas, alors où le ferait-on? Où pourrait-on aménager un aéroport de délestage pour l'aéroport Jean-Lesage, dont les gens ont si désespérément besoin dans la région de Québec?

Senator Unger: My question is to Mr. Psutka. I wonder if you would do a brief contrast from the Neuville airport situation to Parkland. I live in Edmonton, and I remember much of it. Would you do a contrast of these two places, the issues?

Mr. Psutka: I don't know in terms of contrast. They were both faced with the same situations. The people who started both of those aerodromes did it with an intention of dealing with an issue and a market for services in the proximity of two big cities. The only difference is in the Edmonton situation, they were dealing with the closure of the Edmonton City Centre Airport which had been in place forever and served a very important flight training and transportation capacity.

They went out and did exactly what the folks in Neuville did, and that is to find a piece of property as best they could find to serve both their needs and also not interfere to the maximum extent possible with others, and they purchased the property and proceeded to develop an airport on there.

The one thing they didn't do that the Neuville people did was seek an agreement with the municipality. I don't know why they didn't do that, but I will emphasize again that there is no requirement to do that.

In the new regime, if this consultation requirement comes in, they would be required to have that consultation. I do understand that they did talk to the municipality, but again, the devil is in the details. Does consultation mean that you need the approval of the municipality before you can put that aerodrome in? If so, I contend that in Canada, we would see a significant degradation in aviation in this country, because as I pointed out in my brief and today in my remarks, there are very few instances where you will have no opposition to an aerodrome going in. Since it's so misunderstood about what the value is of an aerodrome, what service it provides for everyone, not only those that fly, but for the communities that use them, medevacs, for firefighting, for police and so forth, it's easy to come to the conclusion that we don't want it here. Move it somewhere else.

Senator Unger: Thank you for that explanation. I am from Edmonton, so I know the Edmonton Muni Airport situation very well. I was out pounding the streets to collect signatures in favour of keeping it open. Gateway to the North, medevac — there were many reasons. Unfortunately, civic politicians didn't agree with the over 120,000, I think, signatures that we got.

La sénatrice Unger : Ma question s'adresse à M. Psutka. Je me demande si vous pourriez nous expliquer brièvement en quoi la situation de l'aéroport de Neuville se diffère de celle de l'aéroport de Parkland. J'habite à Edmonton, et je me souviens beaucoup de ce cas. Pourriez-vous mettre en contraste ces deux endroits, ces deux questions?

M. Psutka : J'ignore comment je pourrais les mettre en contraste. Ces deux aéroports ont fait face à la même situation. Dans les deux cas, les promoteurs visaient à régler un problème et à répondre à un marché des services à proximité de deux grandes villes. La seule différence, c'est qu'à Edmonton, les gens devaient composer avec la fermeture de l'aéroport du centre-ville d'Edmonton, qui était là depuis une éternité et qui représentait une capacité très importante en matière de transport et de formation au pilotage.

Tout comme les promoteurs de Neuville, ceux d'Edmonton ont fait de leur mieux pour trouver un terrain qui répondait à leurs besoins, sans porter atteinte, dans la mesure du possible, aux autres secteurs. Ils ont donc acheté la propriété, puis ils ont entrepris l'aménagement d'un aéroport sur les lieux.

La seule chose qu'ils n'ont pas faite, contrairement aux gens de Neuville, c'est de conclure un accord avec la municipalité. Je ne sais pas pourquoi ils ne l'ont pas fait, mais je précise une fois de plus qu'ils ne sont pas tenus de le faire.

Dans le nouveau régime, si cette exigence de consultation était adoptée, les promoteurs seraient tenus de mener une telle consultation. D'ailleurs, je crois comprendre qu'ils ont parlé aux représentants municipaux, mais là encore, ce sont les détails qui posent problème. Est-ce qu'une consultation signifie qu'il faut obtenir l'approbation de la municipalité avant de construire l'aérodrome? Si c'est le cas, je soutiens que nous assisterons alors à une détérioration considérable de l'industrie de l'aviation au Canada, parce que comme je l'ai signalé dans mon mémoire et dans mon exposé d'aujourd'hui, rares sont les cas où l'aménagement d'un aérodrome ne suscite aucune opposition. Puisque les gens connaissent si peu la valeur des aérodromes, des services qu'ils permettent de fournir à tout le monde, non seulement du point de vue des pilotes, mais aussi de celui des collectivités qui les utilisent — par exemple, sur le plan des évacuations sanitaires, des services de lutte contre l'incendie, des services policiers, et cetera —, il est facile d'en arriver à la conclusion qu'un aérodrome n'est pas le bienvenu dans les parages. Allez, ouste, qu'on le construise ailleurs.

La sénatrice Unger : Merci de cette explication. Je viens d'Edmonton, alors je connais très bien le cas de l'aéroport municipal d'Edmonton. J'étais là, à battre le pavé afin de recueillir des signatures en faveur du maintien de cet aéroport. C'était la porte d'entrée vers le Nord, le lieu des services d'évacuation sanitaire — bref, il y avait de nombreuses raisons pour garder cet aéroport ouvert. Malheureusement, les politiciens municipaux n'étaient pas d'accord avec les plus de 12 000 signataires, je crois, que nous avons réussi à mobiliser.

Your comment in your presentation, when there is no accompanying power to prohibit incompatible land use near an aerodrome, it's simply unfair and not in the best interests, do you see that being an essential part of this bill?

Mr. Psutka: Absolutely. As I pointed out, there are a number of reasons why we are so flabbergasted by what happened. The fact that it wasn't consulted is one thing, but that it was so one-sided is another. If the minister sought powers to be able to balance the issues on both sides of the airport fence, we wouldn't be as flabbergasted as we are now.

I think if we had that as an integral part of it, we would certainly be a lot further to where we should be.

Senator Unger: I have one question for Ms. Lubitz. In your presentation, you talk about rather than fostering a spirit of cooperation and consensus, the new powers granted to the minister will create conflict and confusion where there are competing public interests.

Would you give me an example of that? I've seen so many airport issues. The Muni is a classic and then the ensuing Parkland. I wonder if you would explain that for me, please.

Ms. Lubitz: I guess the genesis of that comment is the fact that if you give people the right to complain, they will. So rather than working together and accepting, the complaint process will give aerodrome opponents the idea that they can stop it rather than having to work together with an aerodrome owner-operator.

It is human nature. What can you say? Rather than having to work together because "Oh, well, we have to live together," you can say, " Well, I can stop you."

Senator Unger: On the other hand, I have watched with interest the huge windmills that are going up over many sections in Ontario. I would be awfully unhappy if one was put up 400 feet from my family farmhouse, and no amount of protesting can make a difference.

I guess people learn from other examples that they see, and I think you would agree that an aerodrome is not something you would want in your neighbourhood. To go back to my case, the Edmonton Muni airport was there for 100 years, and the city built up around it and then it had to go.

Thank you both for your comments.

The Deputy Chair: Ms. Lubitz and Mr. Psutka, thank you for being here with us and sharing your views.

Dans votre exposé, vous avez dit qu'en l'absence du pouvoir équivalent d'interdire des utilisations incompatibles du sol à proximité d'un aérodrome, c'est tout simplement inéquitable et ce n'est pas dans l'intérêt du public. Pensez-vous qu'un tel pouvoir devrait faire partie intégrante du projet de loi?

M. Psutka : Absolument. Comme je l'ai souligné, nous avons été tout à fait estomaqués par ce qui s'est passé, et ce, pour plusieurs raisons. L'absence de consultation est une chose, mais le caractère unilatéral de la décision en est une autre. Si la ministre en venait à solliciter des pouvoirs lui permettant d'établir un équilibre entre les questions soulevées par les deux parties — tant par les partisans de l'aéroport que par ses détracteurs —, nous ne serions pas aussi estomaqués que nous le sommes maintenant.

À mon avis, si une telle disposition faisait partie intégrante du projet de loi, nous serions certainement beaucoup plus avancés dans ce dossier.

La sénatrice Unger : J'ai une question pour Mme Lubitz. Dans votre exposé, vous avez dit qu'au lieu de favoriser un esprit de collaboration et de consensus, les nouveaux pouvoirs accordés à la ministre provoqueront des conflits et de la confusion là où les intérêts publics divergent.

Pouvez-vous me donner un exemple? J'ai vu tant de problèmes liés aux aéroports. L'aéroport municipal est un cas classique, puis il y a eu l'aéroport de Parkland. Je me demande si vous pourriez m'expliquer cela.

Mme Lubitz : Je suppose qu'au départ, si on donne aux gens le droit de se plaindre, c'est ce qu'ils feront. Donc, au lieu de favoriser un esprit de collaboration et d'acceptation, le processus de plainte donnera aux gens qui s'opposent à la création d'un aérodrome l'idée qu'ils peuvent mettre fin au projet, plutôt que de collaborer avec le propriétaire-exploitant de l'aérodrome.

C'est dans la nature humaine. Qu'est-ce qu'on peut faire? Au lieu de songer à collaborer, car après tout, il faut bien vivre ensemble, on peut se dire : « Eh bien, je vais empêcher le projet de se réaliser. »

La sénatrice Unger : Dans un autre ordre d'idées, j'ai observé avec intérêt l'installation d'énormes éoliennes dans bien des régions en Ontario. Je serais très mécontente si on devait en construire une à 400 pieds de ma ferme familiale, malgré les protestations, aussi nombreuses soient-elles.

Je suppose que les gens tirent des leçons en voyant d'autres exemples, et vous conviendrez sans doute que personne ne souhaite avoir un aérodrome dans son quartier. Bref, pour revenir au cas que j'ai évoqué, l'aéroport municipal d'Edmonton était là depuis 100 ans et la ville a été bâtie tout autour, mais malheureusement, on a dû le fermer.

Merci, à tous les deux, pour vos observations.

Le vice-président : Madame Lubitz et monsieur Psutka, nous vous remercions d'avoir été des nôtres et de nous avoir fait part de vos points de vue.

We will be hearing from the Rural Burlington Greenbelt Coalition on Tuesday and beginning our study on Bill C-3. Senator Dawson will be back in this chair next week.

Honourable senators, with your permission, I would now like to go in camera to discuss the draft agenda. This meeting is adjourned.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Tuesday November 25, 2014

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 to continue its study on the substance of Bill C-43, a second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications open. Today, we are continuing our study on the content of Bill C-43, a second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures. We are reviewing Division 2 of Part 4 which amends the Aeronautics Act.

[*English*]

Today, we have two witnesses. Vanessa Warren is from the Rural Burlington Greenbelt Coalition, and she is with us via video conference.

[*Translation*]

We would also like to welcome Mr. Bernard Gaudreau, the Mayor of the Town of Neuville.

[*English*]

I will invite Ms. Warren to make her presentation.

[*Translation*]

After that, Mr. Mayor, you will have the floor.

[*English*]

Vanessa Warren, Rural Burlington Greenbelt Coalition: Thank you very much for the opportunity to participate. I am Vanessa Warren and I am here on behalf of Rural Burlington Greenbelt Coalition. We are a coalition of local environmental and advocacy groups working to protect Burlington's protected countryside from ecologically and socially damaging development. I am here today to try and convey the real impact of the current legislative gap in the Aeronautics Act as it applies to private aerodromes. To say the loophole is big enough to drive

Mardi, nous recevrons des représentants de la Rural Burlington Greenbelt Coalition, et nous commencerons l'étude du projet de loi C-3. Le sénateur Dawson reprendra le fauteuil la semaine prochaine.

Chers collègues, avec votre permission, j'aimerais maintenant poursuivre la séance à huis clos afin que nous discutions de l'ébauche de programme. La séance est levée.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le mardi 25 novembre 2014

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour continuer son étude sur la teneur du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Aujourd'hui, nous poursuivons notre étude sur la teneur du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures. Nous examinerons la section 2 de la partie 4 qui modifie la Loi sur l'aéronautique.

[*Traduction*]

Nous avons deux témoins aujourd'hui. Vanessa Warren, de la Rural Burlington Greenbelt Coalition, et elle se joint à nous par vidéoconférence.

[*Français*]

Nous accueillons également M. Bernard Gaudreau, maire de la Ville de Neuville.

[*Traduction*]

J'invite Mme Warren à faire sa présentation.

[*Français*]

Par la suite, monsieur le maire, la parole sera à vous.

[*Traduction*]

Vanessa Warren, Rural Burlington Greenbelt Coalition : Merci beaucoup de me donner l'occasion de participer. Je suis Vanessa Warren et je prends la parole au nom de la Rural Burlington Greenbelt Coalition. Nous sommes une coalition de groupes locaux de défense de l'environnement visant à protéger les régions rurales de Burlington de développements qui entraînent de fâcheuses conséquences sociales et écologiques. Je suis ici aujourd'hui pour vous sensibiliser à l'impact réel du vide juridique de la Loi sur l'aéronautique relativement aux

a truck through would be a massive understatement. I also hope to offer a reasoned counterpoint to the entrenched and blinkered views of COPA, the Canadian Owners and Pilots Association, on this issue.

The simple fact of the matter is that private aerodromes have all the federal protections and autonomy, almost sovereignty, of a major commercial airport, like Pearson for example, but precious few of the controls. When the Aeronautics Act was written, its intent was to be sweepingly permissive in the same way that the Railway Safety Act was, and we have seen how permissive and unregulated it became in that case.

COPA has fought to preserve this hands-off approach against any interference from other levels of government. Aerodromes do not need zoning or building permit approval, nor do they pay municipal development fees. There doesn't need to be a demonstrated need for an aerodrome to be created or expanded. There is no federal inventory or plan for transportation networks or corridors. In fact, in Burlington, the airpark is tucked precariously between escarpment cliffs and Pearson airspace, with Hamilton airport only a moment away.

Airparks have no consultation mandate or process and do not need to limit their noise, lighting, property line set-backs, or hours of operation. As primarily uncontrolled airspace, there is no tower to record or control flights, so pilots often abuse airspace rules and become a serious interference on the lives of neighbouring residents.

Aerodromes are not required to have a wildlife management plan, as airports do, or an emergency plan, as airports do. There are no environmental controls for runoff from plane washing or de-icing. But, most lucratively, they can run large-scale and multi-year fill operations.

I'm a farmer. So why am I so informed about the federal jurisdiction surrounding aerodromes? It's because I and many other members of my community have spent the last two years trying to stop an unregulated fill operation at the Burlington Airpark. I am now working to try to halt its expansion.

The Burlington Airpark is located in the protected countryside at the base of Mount Nemo and the Niagara Escarpment, a UNESCO biosphere reserve. Century farms, rural residences, protected water courses and land rich in agricultural heritage surround it. One hundred per cent of the residences around it rely on clean drinking water from the ground.

In July 2007, Mr. Vince Rossi purchased the Burlington Airpark from the Kovachik family, who had founded and operated it since 1962. In its 45-year history, the airpark had been quiet and primarily recreational. Much of the property was leased to local farmers. Almost immediately after its purchase, the new airpark owner dropped the airport certification and sought a

aérodromes privés. Il n'est pas exagéré d'affirmer que ce vide a une très vaste portée. J'espère aussi offrir un contre-argument aux opinions campées et bornées de la COPA, Canadian Owners and Pilots Association.

Il se trouve que les aérodromes privés jouissent d'une autonomie et de la protection du fédéral, une quasi-souveraineté, semblables à un aéroport commercial d'envergure comme l'aéroport Pearson, mais sont assujettis à bien peu de contrôles. Les rédacteurs de la Loi sur l'aéronautique visaient à ce qu'elle soit globalement permissive de la même façon que la Loi sur la sécurité ferroviaire. Or, nous avons vu à quel point cette loi est devenue permissive et déréglementée.

COPA a lutté pour préserver une approche non interventionniste des différents ordres de gouvernement. Les aérodromes ne requièrent aucun permis de construction ou de zonage et n'ont pas non plus à payer les frais d'aménagements municipaux. La construction ou l'agrandissement d'un aérodrome ne requiert aucune justification. Il n'existe pas d'inventaire fédéral ou de plans pour les réseaux ou les corridors de transport. En fait, l'aéroparc de Burlington est dangereusement situé entre les falaises escarpées et l'espace aérien de Pearson en plus d'être tout près de l'aéroport de Hamilton.

Les aéroparcs ne sont pas tenus de mener des consultations et n'ont aucune limite quant au bruit, à l'éclairage, aux limites de construction et aux heures d'exploitation. On y exploite essentiellement un espace aérien non contrôlé, il n'y a pas de tour de contrôle pour gérer les vols; ainsi, les pilotes abusent souvent des règles de l'espace aérien et nuisent sérieusement à la vie des résidents.

Les aérodromes ne sont pas tenus d'avoir un plan de gestion de la faune ou un plan d'urgence comme c'est le cas pour les aéroports. Il n'existe pas de contrôles environnementaux relativement au ruissellement suite au lavage ou dégivrage d'un avion. Qui plus est, on peut y mener des opérations de remplissage à grande échelle pendant plusieurs années, ce qui est très rentable.

Je suis agricultrice. Pourquoi suis-je si renseignée sur les compétences du fédéral en matière d'aérodromes? Depuis deux ans, des membres de ma collectivité et moi-même tentons de mettre un terme à ces opérations de remplissage non réglementé à l'aéroparc de Burlington. Je tente maintenant d'en freiner l'expansion.

L'aéroparc de Burlington se trouve dans des zones rurales protégées au pied du mont Nemo et de l'escarpement du Niagara, réserve de biosphère de l'UNESCO. Il est entouré de fermes centenaires, de résidences rurales, de cours d'eau protégés et de terres riches d'un héritage agricole. Toutes les résidences avoisinantes dépendent de l'eau potable souterraine.

En juillet 2007, M. Vince Rossi a acheté l'aéroparc de Burlington de la famille Kovachik, qui avait fondé et exploité les lieux depuis 1962. En ces 45 années d'histoire, l'aéroparc était paisible et surtout récréatif. Une grande partie des terres étaient louées à des agriculteurs locaux. Presque immédiatement après l'achat, le nouveau propriétaire de l'aéroparc a cédé la

municipal variance to store approximately 8,000 cars on the property. This was not aeronautical, so the municipality and neighbours fought the parking lot and won.

In November 2008, the new owner, working with Rogers, proposed a 65-metre cellphone tower. Fortunately, this federally regulated industry does have a consultation process, and even the local pilots joined the community in having this development quashed. As an aside, the airpark did end up with a smaller cellphone tower, in a less populated area, but hardly aeronautical.

In September 2008, the new owner hit pay dirt and began accepting fill at the Burlington Airpark. Within the first five months, approximately 50,000 cubic metres of fill had been imported and dumped on this farmland and a regionally significant woodlot had been destroyed. Neighbours appealed to the airpark and local government to mitigate traffic noise, dust, runoff and siltation, but were advised repeatedly that because the owner had indicated that the entire property would eventually be runways, taxiways, aprons, hangers and terminals — all aeronautic — that there was nothing to be done.

The fill operation continued, unregulated and unchecked, for five more years. In February 2013, the airpark owner sought another variance. This time it was to purchase additional prime agricultural land designated greenbelt protected countryside and to extend the airpark's main runway to 4,700 feet. That's 700 feet longer than runways at Buttonville and Toronto Island, and this airpark could still be unregulated.

By July 2013, conservative estimates put the amount of fill dumped on the airpark property at 500,000 cubic meters. A conservation regulated area had been filled, and an environmental review of the few soil reports that were available found petroleum hydrocarbons, heavy metals and carcinogens, like benzopyrene, in concentrations high enough for Terrapex Environmental to refer to the airpark as an unlicensed waste disposal facility on the basis that it has accepted contaminated soil. The reports from this review also noted that there was no assurance that the data represented the worst case soils placed at the site.

certification d'aéroport et demandé une dérogation afin de pouvoir entreposer près de 8 000 véhicules sur la propriété. Comme cela ne concernant pas l'aéronautique, la municipalité et les voisins ont lutté contre le stationnement et ont eu gain de cause.

En novembre 2008, le nouveau propriétaire, de concert avec Rogers, a proposé une tour de téléphonie cellulaire de 65 mètres. Heureusement, cette industrie réglementée par le gouvernement fédéral dispose d'un processus de consultation et même les pilotes locaux se sont joints à la collectivité pour que la construction de cette tour n'ait pas lieu. Soit dit en passant, l'aéroparc a fini par obtenir une tour de téléphonie cellulaire de plus petite taille, dans une zone moins densément peuplée, mais n'ayant essentiellement rien à avoir avec l'aéronautique.

En septembre 2008, le nouveau propriétaire a trouvé le bon filant en commençant à accepter du matériel de remplissage à l'aéroparc de Burlington. Au cours des cinq premiers mois, environ 50 000 mètres cubes de matériaux de remplissage ont été importés et déversés sur cette terre agricole ce qui a mené à la destruction d'un boisé ayant une signification importante pour la région. Des voisins ont fait des demandes auprès de l'aéroparc et des ordres de gouvernement locaux pour atténuer le bruit de la circulation, et les problèmes de poussière, de ruissellement et d'envasement, mais on leur a répété à maintes reprises que, comme le propriétaire avait indiqué que l'ensemble de la propriété servirait en fin de compte à la construction de pistes d'atterrissage, de voies de circulation, de tabliers, de hangars et de terminaux — tous liés à l'aéronautique —, il n'y avait rien à faire.

Les opérations d'enfouissement ont continué, non réglementées et non surveillées, pendant cinq autres années. En février 2013, le propriétaire de l'aéroparc a cherché à obtenir une autre exemption. Cette fois-ci c'était pour acheter davantage de terres agricoles de première qualité situées dans une zone de verdure protégée afin d'agrandir la taille de la principale piste d'atterrissage de l'aéroparc à 4 700 pieds. C'est-à-dire 700 pieds de plus que les pistes de Buttonville et de Toronto Island, et cet aéroparc risque toujours de ne pas être réglementé.

En juillet 2013, des estimations conservatrices ont déterminé que la quantité de matériel d'enfouissement déversé sur le terrain de l'aéroparc s'élevait à 500 000 mètres cubes. Une zone de conservation réglementée a fait l'objet de remplissage et un examen environnemental a déterminé à partir des rares échantillons de sol disponibles que les concentrations d'hydrocarbures pétroliers, de métaux lourds et de cancérogènes comme le benzopyrène étaient suffisamment élevées pour que Terrapex Environmental parle de l'aéroparc comme étant une installation d'élimination des déchets sans permis puisqu'elle avait accepté des sols contaminés. Les rapports découlant de cet examen signalaient également qu'il n'y avait aucune assurance que les données représentaient les sols les plus contaminés déversés sur le site.

A lot of advocacy work from our community and our local government — not to mention the hundreds of thousands of dollars in legal expenses — has gone into the precedent-setting win that will allow the City of Burlington to finally get a handle on the environmental damage on airpark property, but the scope is limited, dealing exclusively with the quality of the soil and storm water management. This will protect our well water, but neighbours whose fence lines are now nearly two storeys below the grade of the new airpark and who have, or may have, helipads and hangars built feet from their homes are struggling to know how to proceed with their now almost valueless properties. This is of course providing that these aeronautics plans ever become a reality, because there is no development plan filed with anyone, at any level of government. None is required.

There are at least five other aerodromes in Ontario alone, where vague and amorphous aeronautic developments are accepting hundreds of thousands of truck-loads of unwanted and potentially contaminated dirt from GTA development projects. All of them are swallowing up the productive farmland and green spaces that provincial and municipal governments are struggling so hard to protect through legislation like the Greenbelt Act, the Niagara Escarpment Plan and Oak Ridges Moraine Conservation Act. I hope that the example of the Burlington Airpark provides a lens with which to examine these proposed amendments.

While a political solution is not ideal, it is at least something, where there is currently nothing. The inclusion of the concepts of public interest and a consultation process are extremely welcome.

COPA, in its *Guide to Private Aerodromes*, repeatedly advocates that the federal government and only the federal government have the jurisdiction to control aeronautics, including the power to determine where to establish aerodromes and whether to establish aerodromes, and how such power is exercised — except, it isn't exercised. Currently the act is basically 100 per cent permissive. There is no federal plan for "where" or power over "whether." Those things are completely a function of the desires of private business owners.

These proposed amendments are the first glimmer of control over "where" and "whether" and, therefore, our first glimmer of hope to close an unjust and increasingly exploited loophole in an extremely powerful act.

Thank you, again.

The Chair: Thank you, Ms. Warren.

D'énormes efforts de mobilisation de la part de notre collectivité et de notre gouvernement local — sans mentionner les centaines de milliers de dollars dépensés en frais juridiques — ont permis d'obtenir une victoire établissant un précédent qui permettra à la ville de Burlington de finalement avoir le contrôle sur les dommages environnementaux causés sur les terrains de l'aéroparc, mais la portée est limitée et ne vise exclusivement que la qualité des sols et la gestion des eaux pluviales. Cela protégera l'eau de nos puits, mais pour les voisins dont les clôtures se situent maintenant à près de deux étages sous le niveau du sol du nouvel aéroparc et qui pourraient voir des héliports et des hangars construits quelques pieds à peine de leur maison, et bien ils cherchent à savoir quoi faire avec leurs propriétés qui maintenant ne valent essentiellement plus rien. Reste à savoir si ces plans liés à l'aéronautique ne verront jamais le jour, parce qu'aucun plan de développement n'a jamais été inscrit auprès de quelque instance gouvernementale. Puisqu'il n'est pas nécessaire de le faire.

Il y a au moins cinq autres aérodromes uniquement en Ontario où des plans de développement aéronautique très vagues permettent d'accepter des centaines de milliers de chargements de camions de sols non voulus et potentiellement contaminés en provenance des projets de construction de la région du Grand Toronto. Tous ces aérodromes détruisent des terres agricoles productives et des espaces verts que les gouvernements provinciaux et les municipalités essaient avec difficulté de protéger grâce à des lois comme celles sur la Ceinture de verdure, le Plan d'aménagement de l'escarpement du Niagara et la Loi sur la conservation de la moraine d'Oak Ridges. J'espère que l'exemple de l'aéroparc de Burlington vous donnera un point de vue avec lequel examiner les amendements proposés.

Même si une solution politique n'est pas idéale, c'est quand même quelque chose de probant là où à l'heure actuelle il n'existe rien. L'intégration d'un concept touchant l'intérêt public et le processus de consultation est tout à fait la bienvenue.

La COPA, dans son *Guide des aérodromes privés*, répète à plusieurs reprises que seul le gouvernement fédéral a la compétence de contrôler les activités aéronautiques, y compris le pouvoir de déterminer à quel endroit établir des aérodromes et si une permission sera accordée. C'est aussi le gouvernement fédéral qui détermine comment exercer cette compétence, le hic, c'est qu'il ne l'exerce pas. À l'heure actuelle, la loi est 100 p. 100 permissive. Il n'y a aucun plan fédéral permettant de déterminer « où » ni « dans quelle circonstance » un aérodrome peut voir le jour. Ces composantes sont laissées au choix des entrepreneurs privés.

Les amendements proposés sont les premiers éléments de contrôle sur l'emplacement et les conditions d'établissement et, par conséquent, notre première lueur d'espoir pour mettre fin à une échappatoire injuste et de plus en plus souvent utilisée dans une loi extrêmement puissante.

Je vous remercie encore une fois.

Le président : Merci, madame Warren.

[*Translation*]

Mr. Mayor, you have the floor.

Bernard Gaudreau, Mayor, Town of Neuville: Thank you, Mr. Chair.

[*English*]

Honourable senators, I want to begin by thanking you for the privilege of appearing before the committee. I would like to inform you that my presentation will be in French.

[*Translation*]

Allow me to introduce myself: I am Bernard Gaudreau, and I have been the Mayor of Neuville since 2009. I am also a lawyer by training and, as far as that is concerned, I would like to point out that the positions and ideas contained in my brief only reflect my views as the mayor of the Town of Neuville.

It is an immense privilege for me to appear before you this morning, honourable senators, to speak to the legislative amendments to the Aeronautics Act.

For your information, the Town of Neuville is located close to Quebec City and it has just over 4,000 citizens. The town is a member of an association which brings together Quebec's prettiest villages, and Neuville is recognized for the richness of its heritage and its agricultural production.

Before sharing with you my views on the proposed legislative amendments, I think this is a good opportunity to go over the main facts regarding the construction of the aerodrome in Neuville.

In October 2010, the Supreme Court handed down two decisions which reaffirmed the exclusive jurisdiction of the federal government in the aeronautics sector. In December 2010, barely two months after those two rulings were made, the Town of Neuville was informed that a group of private developers wanted to build an aerodrome on its territory.

In January 2011, the Town of Neuville's advisory committee on urban affairs, which is comprised of both citizens and elected representatives, expressed its disagreement with the idea of building an aerodrome on its territory. Later on, the Town of Neuville's council also expressed its concern with regard to the implementation of this type of project on its land.

In April 2011, the Town of Neuville met with senior officials with the Federal Department of Transportation to talk about the project and to try to share with them their concerns with regard to land development and public safety. These are two areas which fall under municipal jurisdiction. But everyone was aware that the legislative framework in effect provided no direction when it comes to aerodromes.

In July 2011, the Town of Neuville formally sought a meeting with the Minister of Transport, but the request went unanswered. Towards the end of 2011, the Town of Neuville realized that it

[*Français*]

Monsieur le maire, la parole à est vous.

Bernard Gaudreau, maire, Ville de Neuville : Merci, monsieur le président.

[*Traduction*]

Honorables sénateurs, je veux commencer par vous remercier de me donner le privilège de comparaître devant votre comité. Je vous signale que mon exposé sera en français.

[*Français*]

Je me présente, Bernard Gaudreau, maire de la Ville de Neuville depuis 2009. Je suis également avocat de profession et, à ce titre, je tiens à préciser que les positions et réflexions émises au cours de cette présentation le sont uniquement en ma qualité de maire de la Ville de Neuville.

C'est un immense privilège pour moi de pouvoir m'exprimer ce matin devant vous, honorables sénateurs, en ce qui a trait aux amendements législatifs prévus à la Loi sur l'aéronautique.

À titre d'information, la ville de Neuville est située à proximité de la ville de Québec et compte un peu plus de 4 000 habitants. Elle fait partie de l'Association des plus beaux villages du Québec et est reconnue pour sa richesse patrimoniale et sa production agricole.

Avant de partager avec vous mes commentaires concernant les amendements législatifs proposés, je crois opportun d'effectuer un bref rappel des principaux faits liés à l'implantation de l'aérodrome de Neuville.

En octobre 2010, la Cour suprême rend deux jugements qui reconnaissent la compétence exclusive du gouvernement fédéral en matière d'aéronautique. En décembre 2010, soit à peine deux mois après les prononcés des deux jugements, la Ville de Neuville est informée qu'un groupe de promoteurs privés souhaite implanter un aérodrome sur son territoire.

En janvier 2011, le comité consultatif d'urbanisme de la Ville de Neuville, formé de citoyens et d'élus, exprime son désaccord face à l'implantation d'un aérodrome sur son territoire. Par la suite, le conseil de la Ville de Neuville exprime à son tour ses préoccupations face à la mise en œuvre d'un tel projet sur son territoire.

En avril 2011, la Ville de Neuville rencontre des hauts fonctionnaires du ministère fédéral des Transports afin de leur parler de ce projet et de tenter de partager avec eux ses préoccupations en matière d'aménagement du territoire et de sécurité publique. Il s'agit de deux champs de compétence qui relèvent du milieu municipal. Tous sont alors conscients que le cadre législatif en vigueur est muet à plusieurs égards en ce qui a trait aux aérodromes.

En juillet 2011, la Ville de Neuville sollicite formellement une rencontre avec le ministre des Transports, mais la demande est restée sans réponse. Vers la fin de l'été de 2011, la Ville de

could not count on any legislative measures, at the municipal, provincial or federal level, to help with monitoring the development of an aerodrome on its land.

Given the circumstances, and to ensure that the concerns of citizens are taken into consideration, in the fall 2011, the representatives of the Town of Neuville met with the private proponents, firstly, to get up to speed on their development project, and secondly, to express the concerns of Town of Neuville residents.

In November 2011, the Town of Neuville went ahead and signed an agreement with the proponents, for the sole purpose of managing the aerodrome's operations. It is important to clarify that in no way did the signing of this agreement by Ville de Neuville represent any acceptance of the development plan for the aerodrome on its land.

In March 2012, the Government of Quebec, through four ministers, sent their concerns to the federal Minister of Transport with respect to the issues arising around the building of an aerodrome in Neuville.

Again in March 2012, the Town of Neuville received the formal support of the Union of Quebec Municipalities. In June 2012, the Canadian Federation of Municipalities threw its support behind the Town of Neuville's approach and called on the federal government to consult local municipalities on decisions affecting the use of land for building private aerodromes.

In September 2012, the Union of Quebec Municipalities then asked the federal government to consult municipalities on decisions affecting land use to build aerodromes and to respect their jurisdictions over land development.

My presence here this morning, honourable senators, as mayor of Ville de Neuville, is part of the ongoing, numerous steps undertaken to improve Canadian legislation as it applies to aerodromes, for the benefit of all Canadians.

All agree that while aeronautics activities fall under federal jurisdiction, cooperation with municipalities is not only desirable, but essential, because of their responsibilities regarding land use and safety and security.

In Quebec, the Act respecting Land Use Planning and Development delegates jurisdiction over land use to local municipalities.

While local municipalities have jurisdiction over land use, they cannot currently enforce it, when the issue involves the development or expansion of an aerodrome. In fact, not only do the municipalities lack the authority to enforce their regulations on land use, but federal legislation does not contain

Neuville constate qu'elle ne peut compter sur aucune mesure législative — tant municipale, provinciale que fédérale — lui permettant d'encadrer l'aménagement d'un aérodrome sur son territoire.

Dans ces circonstances, et afin de s'assurer que les préoccupations des citoyens soient prises en considération, les représentants de la Ville de Neuville rencontrent, à l'automne 2011, les promoteurs privés, d'une part, pour se mettre au fait de leur projet d'implantation, et d'autre part, pour leur exprimer les préoccupations des citoyens et citoyennes de la Ville de Neuville.

En novembre 2011, la Ville de Neuville croit opportun de signer une entente avec les promoteurs, et ce, dans le but unique de régir l'exploitation de l'aérodrome. Il importe de préciser qu'en aucun cas la signature de cette entente par la Ville de Neuville ne représentait une acceptation du projet d'implantation de l'aérodrome sur son territoire.

En mars 2012, le gouvernement du Québec, par l'entremise de quatre ministres, transmet au ministre fédéral des Transports ses préoccupations quant aux enjeux soulevés par la construction d'un aérodrome à Neuville.

Toujours en mars 2012, la Ville de Neuville reçoit l'appui officiel de l'Union des municipalités du Québec. En juin 2012, la Fédération canadienne des municipalités appuie les démarches de la Ville de Neuville et demande au gouvernement fédéral de consulter les municipalités locales sur les décisions qui touchent l'utilisation du sol pour l'emplacement d'aérodromes privés.

En septembre 2012, la Fédération québécoise des municipalités demande à son tour au gouvernement fédéral de consulter les municipalités sur les décisions qui touchent l'utilisation du sol pour l'emplacement d'aérodromes et de respecter leur compétence en matière d'aménagement du territoire.

Ma présence, ce matin, honorables sénateurs, à titre de maire de la Ville de Neuville, s'inscrit dans la continuité de ces nombreuses démarches visant à améliorer la législation canadienne applicable aux aérodromes, et ce, pour le compte de l'ensemble des Canadiennes et des Canadiens.

Tous sont unanimes pour dire que si l'activité aéronautique relève de la compétence fédérale, la collaboration des municipalités est non seulement souhaitable, mais fondamentale, en raison de leurs responsabilités en matière d'aménagement et de sécurité.

Au Québec, la Loi sur l'aménagement et l'urbanisme délègue aux municipalités locales des compétences en matière d'aménagement du territoire.

Or, bien que les municipalités locales disposent de compétences en matière d'aménagement du territoire, elles ne peuvent les appliquer, à l'heure actuelle, lorsqu'il est question de l'implantation ou de l'agrandissement d'un aérodrome. De fait, non seulement les municipalités n'ont pas le pouvoir d'appliquer

any oversight and supervision mechanisms dealing with the development or expansion of an aerodrome.

As a result, a proponent may currently build an aerodrome wherever he sees fit in Canada. Clearly, this situation is unacceptable to us. While Bill C-43 does outline some amendments to the Aeronautics Act, we believe that they could be improved. We believe, in fact, that the Aeronautics Act should establish a federal structure with clear and precise rules making it possible to adequately monitor the development and expansion of aerodromes in Canada.

In this sense, in a spirit of cooperative federalism, we believe it would be beneficial for the federal government to use the knowledge and expertise of local municipalities in land use.

We believe that local municipalities should play a leading role in the development or expansion of an aerodrome. In these circumstances, federal legislation governing aeronautics should be enhanced by the implementation of obligations to comply with municipal regulations, with a view to harmonious cohabitation and in the collective interest of all citizens.

In conclusion, we respectfully submit, senators, that Canadian legislation governing the development and expansion of private aerodromes should promote the common good of all citizens, and should be based on the principle of ensuring the equality of all citizens under the law. The Ville de Neuville has been attempting to have this democratic principle recognized since 2011. Public confidence in our Canadian and municipal institutions depends on it.

Thank you for your attention.

The Chair: Thank you, Mr. Mayor.

[*English*]

Senator Plett: Thank you to both of our witnesses for their presentations here this morning.

I heard, from both of our witnesses, a whole lot of problems that we have but not a whole lot of solutions, other than when, sir, you said at the end of your presentation that we should follow municipal regulations.

Ms. Warren, specifically on the Burlington aerodrome, you said it was founded in 1962. In 1962, where was the aerodrome? Was it outside of the city entirely and now the city has developed around it? What was the situation back then versus now with regard to citizens living close to it?

Ms. Warren: Thank you for your question.

leurs règlements en matière d'aménagement du territoire, mais la législation fédérale ne prévoit aucun mécanisme d'encadrement et de supervision concernant l'implantation ou l'agrandissement d'un aérodrome.

Il en résulte donc qu'un promoteur peut, à l'heure actuelle, implanter un aérodrome là où il le souhaite au Canada. Cette situation, évidemment, nous apparaît inacceptable. Bien que le projet de loi C-43 prévoie certaines modifications à la Loi sur l'aéronautique, nous sommes de l'opinion que celles-ci pourraient être bonifiées. De fait, nous croyons que la Loi sur l'aéronautique devrait établir une structure fédérale qui comporte des règles claires et précises permettant d'encadrer adéquatement l'implantation et l'expansion des aérodromes au Canada.

En ce sens, dans un esprit de fédéralisme de coopération, il serait souhaitable, selon nous, que le gouvernement fédéral mette à profit les compétences et l'expertise des municipalités locales en matière d'aménagement du territoire.

Pour nous, les municipalités locales devraient, somme toute, jouer un rôle de premier plan lors de l'implantation ou de l'agrandissement d'un aérodrome. Dans ces circonstances, la législation fédérale sur l'aéronautique devrait être bonifiée par la mise en place d'obligations de conformité aux règlements municipaux, dans la perspective d'une cohabitation harmonieuse et dans l'intérêt collectif de l'ensemble des citoyens.

En conclusion, nous vous soumettons, respectueusement, chers sénateurs, que la législation canadienne en matière d'implantation et d'expansion d'aérodromes privés devrait favoriser le bien commun de l'ensemble des citoyens et devrait s'appuyer sur le principe d'égalité des citoyens devant les lois. C'est ce principe démocratique que la Ville de Neuville tend à faire reconnaître depuis 2011. Il en va de la confiance des citoyens dans nos institutions canadiennes et municipales.

Merci de votre attention.

Le président : Merci, monsieur le maire.

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : Je remercie nos deux témoins pour les exposés qu'ils nous ont présentés ce matin.

J'ai compris, de la part des deux témoins, qu'il existe toutes sortes de problèmes pour lesquels nous n'avons pas beaucoup de solutions, sauf monsieur, lorsque vous avez dit à la fin de votre exposé que nous devrions suivre les règlements municipaux.

Madame Warren, plus particulièrement en ce qui a trait à l'aérodrome de Burlington, vous avez dit qu'il a été fondé en 1962. Où était-il situé alors? Était-il complètement à l'extérieur des limites de la ville et est-ce que la ville s'est développée autour de l'aérodrome? Quelle était la situation à l'époque contrairement à celle qui existe actuellement où il se trouve des citoyens à proximité?

Mme Warren : Je vous remercie pour cette question.

I don't think that's changed very much. It's now designated greenbelt protected countryside. It's still very agricultural. There are rural residences, I am sure more than there were in 1962, but the airpark at that time and right up until it was sold operated very much in harmony with its neighbours. It was small and primarily recreational; and a lot of it was still farmed. The family that owned it rented it out to farmers.

I don't think the context in which it exists has changed, but it will change dramatically if it becomes a Buttonville-sized airpark, which is what we're looking at, potentially.

What has changed over the five-year fill operation are runoff, siltation, road destruction and the changing of grades because the airpark owner wants to pave everything on this enormous property; and that has become very destructive.

It's difficult to outline what specifically we'd like done. It's so enormous that you could outline so many ways that the regulations could be tightened, from building permits to site alteration, which Burlington has just won the right to oversee on the airpark property, and everything from hours of operation and lighting to when and where the air traffic can be over residents' homes. It's enormous because the act gives all the same privileges as a Pearson airport but does not control these private aerodromes; so the regulations could go on forever.

Senator Plett: I would like your opinion, either one of you, please. I asked a question here a few weeks ago: If I'm a farmer who owns a small Cessna 150 and builds a short landing strip adjacent to my farm, I'm considered an aerodrome. Let me take that one step further. As a farmer, I'm also a crop duster and have a spray plane that I park outside my farm. In your opinion, should the regulations be different for my operation than they are in Burlington or in your village, mayor?

[*Translation*]

Mr. Gaudreau: In fact, senator, the main issue for us in the present file is ensuring that federal legislation recognizes that municipalities can play a leading role in the development or expansion of an aerodrome. We want to have the possibility of using measures for control, supervision or oversight. These measures can be used in parallel with federal legislation. We do not want to supplant federal legislation, on the contrary, but we already have the expertise. In terms of land use, we want that expertise to be taken into consideration in the proposed legislative

Je ne pense pas que les choses aient beaucoup changé. Il s'agit maintenant d'une campagne protégée dans le cadre d'une ceinture de verdure. La région est toujours très agricole. Il y a quelques résidences rurales, et je suis sûre qu'il y en a plus qu'en 1962, mais à ce moment-là l'aéroparc et jusqu'à ce qu'il soit vendu était exploité en harmonie avec ses voisins. C'était un petit aéroparc et essentiellement de nature récréative, et une bonne partie du terrain continuait d'être cultivée. La famille qui en était le propriétaire louait des parcelles aux agriculteurs.

Je ne pense pas que le contexte dans lequel il existe ait changé, mais il changera de façon spectaculaire s'il devient un aéroparc de la taille de Buttonville, et c'est ce qui pourrait très bien se produire.

Ce qui a changé au cours des cinq années où il a servi de décharge, c'est le problème de ruissellement, d'envasement, de destruction de routes et de changement du niveau du sol parce que le propriétaire de l'aéroparc veut tout paver la surface de cette énorme propriété; et c'est pour cette raison que c'est très destructeur.

Il est difficile de dire exactement ce que nous aimerions. C'est tellement énorme que nous pourrions présenter diverses façons dont les règlements pourraient être resserrés, qu'il s'agisse de permis de construction ou de modification de site, et c'est à cet égard que Burlington vient tout juste d'obtenir le droit de surveillance sur les propriétés liées à l'aéroparc, et il ne faut pas oublier les questions d'heures d'exploitation, d'éclairage de l'endroit et des périodes où le trafic aérien pourra passer au-dessus des maisons des résidants. C'est énorme, parce que la loi accorde à l'aéroparc les mêmes privilèges que ceux de l'aéroport Pearson, mais qu'elle ne contrôle pas du tout ces aérodromes privés; il pourrait donc y avoir une myriade de règlements.

Le sénateur Plett : J'aimerais obtenir l'opinion d'un des témoins. J'ai posé une question en comité il y a quelques semaines. Je voulais savoir si un agriculteur propriétaire d'un petit Cessna 150 construisait une petite piste d'atterrissage dans ses champs, si cela était considéré comme un aérodrome. J'aimerais aller un peu plus loin. Supposons que cet agriculteur dispose aussi d'un avion d'épandage qu'il stationne près de sa ferme. Selon vous, les règlements devraient-ils s'appliquer différemment à cet agriculteur ou être identiques à ceux qui existent à Burlington ou dans votre village, monsieur le maire?

[*Français*]

M. Gaudreau : En fait, sénateur, pour nous, la question primordiale du présent dossier vise à ce que la législation fédérale reconnaisse que les municipalités peuvent jouer un rôle de premier plan lors de l'implantation ou de l'expansion d'un aérodrome. Nous souhaitons avoir la possibilité de disposer de mesures de contrôle, de supervision ou d'encadrement. Ces mesures peuvent s'exercer de manière parallèle à la législation fédérale. Nous ne voulons pas supplanter les lois fédérales, au contraire, mais nous avons déjà l'expertise, et nous souhaitons

amendments, so that the development or expansion of an aerodrome can be the object of greater oversight than it is currently.

For the time being, there is a legal void that makes it possible to develop a private aerodrome without any oversight or control measures. When we apply legislative standards, we should be in a position to be able to defend a principle of equity and ensure that the standards are applicable to all citizens regardless of the nature of the project.

We believe that the development of an aerodrome in Canada is a new issue and that there must be some kind of supervision. We are obviously offering our support, our expertise and our skills to the federal government so that we can examine this together or put in place a permanent structure based upon clear and precise rules to outline a satisfactory regulatory process that is in the interest of all and that applies to all aerodromes in Canada.

[*English*]

Senator Plett: Ms. Warren, should a small aerodrome like the one I described have different regulations than the one you have in Burlington?

Ms. Warren: The flip side of that question I would put right back is this: Should it have all the privileges federally regulated as Pearson has? Should it be able to decide that it doesn't want a low spot any longer because it can't fly its plane there and so fill in an agriculturally or environmentally sensitive area at great profit? I don't know the answers, but a 4,700-foot airfield that is unregulated and uncertified seems ludicrous.

I also think that because there is no way to plan a transportation network because it's privately run, we could have aerodromes on farmland at every third or second property. It gives all of those privileges of autonomy to the landowner, who may financially need other income streams. It's not necessary to have an aerodrome on every second property.

In Burlington's case, there's Hamilton airport, Pearson, Brampton, and many other airstrips. I don't see the need necessarily for a developed aerodrome that's uncertified, nor does our municipality, our region or our province. The autonomy of it is difficult. As the mayor said, there's a vacuum.

Senator Plett: Would your concerns be addressed if it were certified?

que, en matière d'aménagement du territoire, elle puisse être prise en considération aux termes des amendements législatifs proposés, pour permettre que l'implantation ou l'expansion d'un aérodrome puisse être encadrée de manière plus importante qu'elle ne l'est à l'heure actuelle.

Pour le moment, nous sommes devant un certain vide juridique qui permet l'implantation d'un aérodrome privé sans aucune mesure d'encadrement ou de contrôle. Lorsque nous appliquons des normes législatives, nous devons pouvoir être en mesure de défendre un principe d'équité et veiller à ce que les normes soient applicables à l'égard de l'ensemble des citoyens, peu importe la nature du projet.

Le cas de l'implantation d'un aérodrome au Canada nous apparaît faire partie des nouveaux enjeux, et il doit y avoir une certaine forme de supervision. Nous offrons évidemment notre appui, notre expertise et nos compétences au gouvernement fédéral afin que nous puissions examiner ensemble ou mettre en place une structure permanente qui comporte des règles claires et précises pour édicter un processus réglementaire satisfaisant pour l'intérêt collectif et qui soit applicable à l'ensemble des aérodromes au Canada.

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : Madame Warren, un petit aérodrome comme celui que j'ai décrit devrait-il faire l'objet de règlements différents de celui que vous avez à Burlington?

Mme Warren : Je vous poserais plutôt cette question à l'inverse : devrait-il jouir de tous les privilèges dont jouit l'aéroport Pearson qui est réglementé par le gouvernement fédéral? Devrait-il être et capable de décider que puisqu'il ne peut plus recevoir les avions qu'il voudrait, il peut rehausser son terrain en acceptant du matériel de remplissage à gros profit sans égard au fait qu'il s'agit d'une aire agricole et environnementalement délicate. Je ne connais pas les réponses, mais il me semble ridicule qu'un terrain d'aviation de 4 700 pieds ne soit ni réglementé ni certifié.

Je pense aussi qu'étant donné qu'il n'y a aucune façon de planifier un réseau de transport étant donné que c'est une propriété exploitée par un citoyen privé, il pourrait y avoir des aérodromes sur des terres agricoles toutes les deux ou trois propriétés. Cela accorde tous les privilèges d'autonomie au propriétaire terrien qui peut avoir besoin d'autres sources de revenus. Il n'est pas nécessaire d'avoir un aérodrome toutes les deux propriétés.

Dans le cas de Burlington, il y a l'aéroport de Hamilton, l'aéroport Pearson, l'aéroport de Brampton et de nombreux autres terrains d'aviation. Je ne vois pas pourquoi il serait nécessaire d'établir un aérodrome non certifié, et la municipalité pense comme moi et il en va de même pour la région et la province. Il est difficile d'accepter autant d'autonomie. Comme l'a dit le maire, il y a une lacune.

Le sénateur Plett : Vos craintes seraient-elles moindres si l'aérodrome était certifié?

Ms. Warren: I'm told by my contact at Transport Canada that the airpark dropped its certification. It had been certified for a very long time, but with new certification rules, it couldn't be certified because of safety issues — being under Pearson airspace and too near the escarpment cliffs. As well, the airpark owner doesn't need to certify and is incentivized to not certify because the cost of doing so is high. It's my understanding that he couldn't certify it if he tried because of the safety issues.

Senator Eggleton: This proposal in the budget bill, clause 143, adds a section that permits the Minister of Transport to make an order to prohibit a proposed development, expansion or operational change if it's likely to adversely affect aviation safety or if it is not in the public interest. Do you support that amendment? Does the amendment not go far enough? The mayor has mentioned that there should be some more specific municipal reference in there. Perhaps both of you could expand on that. Fundamentally, do you support this amendment? Is it a step in the right direction or does it not go far enough?

[*Translation*]

Mr. Gaudreau: Yes, senator, it is a step in the right direction, but a small one. We would have liked to have seen a bigger step. Yes, we are happy to see that the minister, under the legislative proposals, will be given or granted certain powers in addition to the ones the minister currently has. However, as you know, local communities and municipalities are the ones grappling with development projects. These communities are the ones that have to live with the impact of an aerodrome on a daily basis. So being involved in the project is of the utmost importance to us, and clearly, we would like to be involved as a main player during the development or expansion of an aerodrome, and have a say as the local municipality. In that light, we would have liked the bill to go a little bit farther.

[*English*]

Ms. Warren: I would agree completely that, as I said in my presentation, this offers a glimmer of hope where there was none before. It offers a political solution, which is not always the best as a regulatory solution would be better.

There are certain areas in the act, for example, whereby the minister can require certification of an unregistered aerodrome if they consider the area to be "built up." However, there is no definition of "built up," which creates enormous problems. In this amendment, terms like "public interest" scare me because what is

Mme Warren : La personne-ressource à Transports Canada m'a dit que l'aéroparc avait laissé tomber sa certification. Il avait été certifié pendant une longue période, mais étant donné les nouvelles règles de certification, il ne pouvait plus être certifié en raison de questions de sécurité, puisqu'il fait partie de l'espace aérien de l'aéroport Pearson et qu'il est trop près des falaises de l'escarpement. En outre, le propriétaire de l'aéroparc n'a pas besoin de certification et on ne l'incite pas à en obtenir une puisque le coût est très élevé. À ma connaissance, il ne pourrait pas obtenir de certification même s'il le voulait pour des raisons de sécurité.

Le sénateur Eggleton : Cette proposition dans la loi d'exécution du budget, à l'article 143, ajoute une section qui permet au ministre des Transports de prendre une ordonnance pour interdire un développement proposé, une expansion ou un changement opérationnel s'il est susceptible d'avoir des effets néfastes en matière de sécurité aérienne ou s'il n'est pas dans l'intérêt du public. Appuyez-vous cet amendement? L'amendement va-t-il suffisamment loin? Le maire a mentionné qu'il devrait y avoir des références plus spécifiques sur les municipalités. Peut-être que vous pourriez me donner vos avis là-dessus. Essentiellement, appuyez-vous l'amendement? Est-ce un pas dans la bonne direction et va-t-il suffisamment loin?

[*Français*]

M. Gaudreau : Oui, sénateur, c'est un pas dans la bonne direction, mais un pas timide. Nous souhaiterions un plus grand pas. Oui, nous sommes heureux de voir que le ministre, aux termes des propositions législatives, se verra accorder ou octroyer certains pouvoirs additionnels à ceux qu'il possède en ce moment. Par contre, comme vous le savez, les collectivités et les municipalités locales sont celles qui sont aux prises avec les projets d'implantation. Ce sont ces localités qui doivent vivre de manière quotidienne avec les impacts de l'implantation d'un aérodrome. Alors, il nous apparaît important, sinon primordial, de pouvoir être impliqués dans le projet, et nous souhaiterions l'être, évidemment, comme acteur de premier plan lors de l'implantation ou de l'expansion d'un aérodrome, et avoir notre mot à dire comme municipalité locale. De cette manière, nous souhaiterions que le projet de loi aille un peu plus loin.

[*Traduction*]

Mme Warren : Je serais d'accord pour dire, comme je l'ai mentionné dans mon exposé, que cela nous donne une lueur d'espoir où il n'y en avait pas auparavant. Il s'agit d'une solution politique, qui n'est pas toujours la meilleure façon de changer la réglementation, donc une solution réglementaire vaudrait mieux.

Il existe certains éléments de la loi, par exemple, où le ministre peut exiger une certification de la part d'un aérodrome non enregistré s'il estime qu'il se situe dans une zone « bâtie ». Toutefois, il n'y a pas de définition à cet égard, ce qui crée d'énormes problèmes. Dans cet amendement, des termes comme

that? Do we have to be built up to be considered to be in the public interest? It could be much more specific and focused on regulations.

Senator Plett: I want to go back to my first question about how many people lived around there. I guess this is voicing a concern more than a question.

As all senators know, I'm from a small farming community. Over the years, we have not had problems with airplanes, but we have had other problems. Now it would be considered a bedroom village close to Winnipeg, and of course it's a farming community. Manitoba, along with the province of Quebec, is known for raising a lot of fine pork.

We have an issue where farms are out here — and much of this is the fault of the farmers, not necessarily the fault of the people who move out but the fault of the farmers a few years ago. When grain prices were poor and land prices were high, they developed their properties and sold large two-acre pieces of land to people who wanted to have clear blue skies and fresh air. They moved out and all of a sudden found out the air wasn't as fresh as they thought it might be, and now we are having problems in Manitoba with regulations and moratoriums on farms building barns.

I guess my concern is very much the same thing here. Winnipeg's main airport is right in the middle of the city and it never used to be. People built around it and now they are saying, "Well, maybe we should move the airport because there's a lot of noise and a lot of problems."

Really, Ms. Warren, you did answer my question earlier when you said there's not a lot of difference in Burlington now than there was back then. I'd be happy to have you comment, but this is more an observation than a question. I think we need to understand — and Senator Eggleton pointed out the clause that gives the minister some authority — and we need to be careful when we give too much authority, certainly to municipalities, because their interests will be in their municipality, and rightfully so, not in the adjacent municipality. As a federal government, the interest has to be for the entire country and all Canadians, not just for one municipality. When we give too much authority to municipalities to veto certain issues, if you will, I see that as being problematic for not only aerodromes but for many other issues.

If you have a comment, please go ahead. If not, I'm fine with that too.

l'« intérêt du public » me font peur parce qu'ils ne sont pas définis. La zone doit-elle être bâtie pour que l'on tienne compte des intérêts du public? Le tout pourrait être beaucoup plus précis et axé sur la réglementation.

Le sénateur Plett : J'aimerais revenir à ma première question sur le nombre de personnes vivant dans la région. Je suppose qu'il s'agit davantage d'une crainte que d'une question.

Comme le savent les sénateurs, je viens d'une petite collectivité d'agriculteurs. Au fil des ans, nous n'avons pas eu de problème avec les avions, mais nous avons fait face à d'autres problèmes. Maintenant, cette collectivité serait considérée comme étant un village-dortoir à proximité de Winnipeg et bien sûr c'est toujours une collectivité agricole. Le Manitoba, ainsi que la province de Québec, est connu pour son grand nombre d'installations d'élevage porcin.

Nous avons de nombreux problèmes pour ce qui est de l'emplacement des installations agricoles et c'est en grande partie la faute des agriculteurs et non pas nécessairement des gens qui déménagent en campagne, mais bien de celle des agriculteurs pour des mesures prises il y a quelques années. Lorsque le prix des céréales était faible et que celui des terres était élevé, ils ont développé leurs propriétés et en ont vendu une grande part en lots de deux acres à des gens qui voulaient profiter de ciel bleu et d'air frais. Ces nouveaux venus se sont installés en campagne et tout d'un coup ils se sont rendu compte que l'air n'était peut-être aussi pur qu'ils l'auraient souhaité et maintenant, nous avons des problèmes au Manitoba quant à la réglementation et aux moratoires sur la construction de granges sur des terres agricoles.

J'ai à peu près les mêmes craintes dans ce cas-ci. Le principal aéroport de Winnipeg se trouve au beau milieu de la ville et ce n'était pas le cas auparavant. Les gens ont construit tout autour et ils disent maintenant, « Eh bien, peut-être faudrait-il déménager l'aéroport en raison du bruit et des problèmes qu'il soulève. »

En fait, madame Warren, vous avez répondu à ma question plus tôt lorsque vous avez dit qu'il n'y avait pas beaucoup de différence à Burlington par rapport à la situation d'alors. Je serais heureux d'entendre votre avis là-dessus, mais il s'agit plutôt d'une observation de ma part que d'une question. Je pense qu'il faut comprendre — et le sénateur Eggleton a signalé l'article qui donne certains pouvoirs au ministre — et être prudent lorsqu'on accorde trop de pouvoirs aux municipalités parce que, à juste titre, ils protègent les intérêts de leur municipalité plutôt que ceux des municipalités avoisinantes. Pour sa part, le gouvernement fédéral doit veiller aux intérêts de l'ensemble du pays et de la population et non pas uniquement à ceux d'une municipalité. Lorsque nous accordons trop de pouvoirs aux municipalités pour qu'elles refusent certains projets, pour moi cela peut poser des problèmes non seulement dans le cas des aérodromes mais aussi pour bon nombre d'autres projets.

Si vous avez une observation, faites-la. Sinon, cela me convient également.

Ms. Warren: I would comment briefly that in Burlington's case, we're talking about development that has flooded farm fields so that they're no longer farmable. There are always urban/rural tensions when you get gentlemen farmers and large rural residences. I don't think this is a "Nimbyist" response in any way. It's about fairness for all citizens. It's about the idea that I, as a farmer, have to be very careful about what I put on my property and the environmental ways that I manage my property; but my neighbour, an airpark, has no rules whatsoever. I have to get appropriate permits to build my barn, but an airpark does not. It can put any building anywhere, as long as it deems it to be aeronautic.

I think it's about finding a balance of fairness for all owners: farm owners, landowners and citizens. I understand why the Aeronautics Act was permissive, but I think there's too big a gap. It has to be levelled out.

Senator Plett: Thank you.

Mayor, did you have a comment?

[*Translation*]

Mr. Gaudreau: Senator, I would like to take this opportunity to provide some clarification.

Local municipalities have all of the knowledge and expertise when it comes to land use. All municipalities must generally adopt a sustainable development plan that takes into account the demographic pressure they have been facing in recent years.

In my view, a city's municipal council is the entity that has all of the knowledge and experience for effective urban planning and for identifying zones or areas where an aerodrome could be built. The worrisome part of the current legislation is that local municipalities have no authority over the development or expansion of the aerodrome. We are not asking for a veto, because I realize that jurisdiction over aeronautics falls to the federal government, as it should. However, we are proposing to work in conjunction with other government authorities to put in place a structure that will enable people to have confidence in our institutions and will ensure they are consulted during the implementation of a project like this.

We are talking about private aerodromes, not about public aerodromes or airports. These are isolated cases, and as I said, municipalities should play a lead role in conjunction with federal authorities.

Mme Warren : Je dirais brièvement que dans le cas de Burlington, il s'agit d'un développement qui a inondé des terres agricoles de sorte qu'elles ne sont plus cultivables. Il y aura toujours des tensions entre les sections rurales et urbaines lorsque des agriculteurs amateurs se trouvent en présence de grandes résidences rurales. Je ne pense pas que cela soit lié d'aucune façon aux syndromes de « Pas dans ma cour ». C'est une question d'équité pour tous les citoyens. C'est que moi, en tant qu'agricultrice, je dois être très prudente sur ce que je mets sur ma propriété et les façons dont je la gère pour respecter l'environnement tandis que mon voisin, propriétaire d'un aéroparc, n'a absolument aucune règle à suivre. Je dois obtenir les permis nécessaires pour construire ma grange, mais ce n'est pas le cas pour un aéroparc. Le propriétaire de cette installation peut construire ce qu'il veut n'importe où tant que l'on juge que c'est lié aux activités aéronautiques.

Je pense qu'il s'agit de trouver un équilibre et une équité pour tous les propriétaires que ce soit les agriculteurs, les propriétaires terriens et les citoyens. Je comprends pourquoi la loi sur l'aéronautique était permissive, mais je pense qu'elle contient de trop vastes lacunes. Il faut maintenant rétablir l'équilibre.

Le sénateur Plett : Merci.

Monsieur le maire, avez-vous une observation?

[*Français*]

M. Gaudreau : Sénateur, j'aimerais profiter de l'occasion pour apporter une précision.

Les municipalités locales disposent de l'ensemble des compétences et de l'expertise en ce qui concerne l'aménagement de leur territoire. Toute municipalité doit généralement adopter un plan de développement durable qui tient compte des pressions démographiques que nous vivons depuis les dernières années.

Le conseil municipal d'une ville est, selon moi, l'entité qui possède toute la compétence et l'expertise pour bien planifier l'aménagement de son territoire et pour identifier des zones ou des secteurs où un aérodrome pourrait être implanté. Ce qui est préoccupant dans la législation actuelle, c'est que les municipalités locales n'ont aucun pouvoir quant à l'implantation ou à l'agrandissement de l'aérodrome. Ce que nous souhaitons n'est pas de disposer d'un droit de véto, parce que je reconnais que la compétence en matière d'aéronautique relève du gouvernement fédéral, comme il se doit. Par contre, nous proposons de travailler conjointement avec les instances gouvernementales fédérales pour mettre en place une structure qui permettra aux citoyens et citoyennes d'avoir confiance envers nos institutions et qui fera en sorte que ces derniers soient consultés lors de la mise en place d'un projet de cette nature.

On parle d'aérodromes privés; on ne parle pas d'aérodromes publics ni d'aéroports. Ce sont des cas isolés, et les municipalités devraient, comme je vous le mentionnais, jouer un rôle de premier plan en collaboration avec les instances fédérales.

[*English*]

Senator Eggleton: To follow up on that, I didn't think you were asking for a veto at the local level. I gathered that you wanted to make sure that local interests, particularly municipalities, are consulted in this process. Is that correct? If we advise the federal government that, yes, we approve this legislation, but we want them, in the implementation of it, to consider local public interests, including municipal consultations, would that do it?

[*Translation*]

Mr. Gaudreau: In part. Yes, we would greatly appreciate being consulted, not at the discretion of the parties, but as a requirement, so that the local community can then consult its residents. We do not believe that power should be discretionary, but that it should be a statutory obligation under the act.

Since 2011, we have been calling for the Aeronautics Act to include mandatory compliance with municipal regulations, provided that it leads to harmonious cohabitation. Through public consultation and in conjunction with federal authorities, we want to give citizens who have to live with the aerodrome in their backyards the power to speak frankly and to make their recommendations, so that ultimately, these people can be heard and participate in the decision-making process.

[*English*]

The Chair: Would you like to add something, Ms. Warren?

Ms. Warren: No. I think that comment is completely valid.

I do personally wish that there was some way to establish a need because I'm concerned about the concept that an aerodrome can be established anywhere, at any time. I think it's important that because these are private businesses — it's not public infrastructure — perhaps a demonstration of need is necessary in order to develop in the way that they can. But I think first and foremost is that they consult and that it fit into the municipality's zoning, for sure.

Senator Eggleton: I'm surprised that municipal organizations in both Ontario and Quebec — the Federation of Quebec Municipalities or the Association of Municipalities of Ontario — or the national association, the Federation of Canadian Municipalities, aren't here. I'm not aware of their position on this matter.

[*Traduction*]

Le sénateur Eggleton : Pour poursuivre dans la même veine, je ne pensais pas que vous demandiez un veto à l'échelle locale. Je supposais que vous vouliez vous assurer que les intérêts locaux, plus particulièrement ceux des municipalités, soient respectés et que l'on fasse des consultations dans le cadre de ce processus. Est-ce exact? Si nous signalons au gouvernement fédéral que nous approuvons effectivement ce projet de loi mais que nous lui demandons, pour sa mise en application, de tenir compte des intérêts publics locaux et qu'il tienne des consultations municipales, est-ce que cela conviendrait?

[*Français*]

M. Gaudreau : En partie. Oui, nous aimerions grandement pouvoir être consultés, non pas à la discrétion des parties, mais de manière obligatoire, afin que la communauté locale puisse à son tour consulter ses citoyens. Pour nous, ce pouvoir ne devrait pas être discrétionnaire, mais devait être une obligation statutaire inscrite dans la loi.

Ce que nous revendiquons, depuis 2011, c'est que la Loi sur l'aéronautique prévoie des obligations de conformité aux règlements municipaux, dans la mesure où cela constitue une cohabitation harmonieuse. La Ville souhaite, à l'aide d'une consultation citoyenne et en collaboration avec les autorités fédérales, permettre aux citoyens qui auront à vivre avec l'aérodrome sur leur territoire de pouvoir s'exprimer franchement et d'émettre leurs recommandations, afin que, ultimement, ces personnes puissent être entendues et puissent participer au processus décisionnel.

[*Traduction*]

Le président : Auriez-vous quelque chose à ajouter, madame Warren?

Mme Warren : Non. Je pense que cette déclaration est tout à fait valable.

Personnellement, je souhaiterais qu'il y ait une façon de déterminer les besoins parce que je trouve inquiétant qu'on puisse établir un aérodrome n'importe où et n'importe quand. Je pense qu'étant donné qu'il s'agit d'entreprises privées, et non d'infrastructures publiques, qu'il faudrait peut-être faire preuve de la nécessité avant de permettre aux aérodromes de se développer n'importe comment. Mais je pense qu'avant tout, il faut s'assurer qu'il y ait des consultations et que le projet respecte le règlement de zonage de la municipalité.

Le sénateur Eggleton : Je suis surpris de voir que les organisations municipales tant en Ontario qu'au Québec — la Fédération des municipalités du Québec ou l'Association des municipalités de l'Ontario — ou bien l'association nationale, soit la Fédération canadienne des municipalités ne soient pas ici pour témoigner. Je ne connais pas leur point de vue sur cette question.

I know, Mr. Mayor, you've referred to the FCM and the FMQ, but I am not sure that we have their information, their position on this amendment. Can you comment on that? Why do we just have the two of you if this is a larger municipal interest?

[*Translation*]

Mr. Gaudreau: Senator, first of all, because this file has a direct impact on my local community. I am confronted with this problem on a daily basis.

As regards the official positions of the Canadian and Quebec federations and the Union des municipalités, those organizations all voted on resolutions. If you wish, we can send you those resolutions, because they were ratified at their respective annual conventions. I cannot tell you why they are not here today, but what is important for me is to have Town of Neuville here to tell you about a real case, that occurred in Canada, and that is likely to occur again in the months and years to come elsewhere, if federal legislation is not changed.

[*English*]

Ms. Warren: In Burlington, I was the person who informed our city council about this amendment, and they subsequently sent in written submissions to the House of Commons committee. I'm not sure whether they went to the Senate committee. I think it was a very last-minute, under-the-radar thing for even the municipalities that are most affected. I'm not sure why you don't have comments from larger bodies.

Senator Eggleton: We do, by the way, have a letter from the Mayor of Burlington indicating Burlington City Council supports the amendments as proposed by the government in the Aeronautics Act.

Thank you.

[*Translation*]

The Chair: We have received a written presentation from Mr. Martin, from the Neuville aerodrome, that we will send you. Mr. Mayor, we would appreciate it if you could send us the two resolutions adopted by the Federation of Quebec Municipalities and the FCM.

[*English*]

If members agree, we will adjourn for a few minutes and go in camera to deal with two issues. One is the report stage that we have to go through and questions that we would want to ask. Senator Plett wants the floor on an issue concerning the CBC report.

(The committee continued in camera.)

Je sais, monsieur le maire, que vous avez évoqué la FCM et la FMQ, mais je ne suis pas certain que nous ayons leur information ni leur position sur cet amendement. Avez-vous des observations à ce sujet? Pourquoi êtes-vous les deux seuls à témoigner si c'est une question qui touche les intérêts des municipalités en général?

[*Français*]

M. Gaudreau : Sénateur, d'abord, parce que ce dossier a une implication directe sur ma collectivité locale. Je suis confronté quotidiennement à cette problématique.

Pour ce qui est des positions officielles des fédérations canadienne et québécoise et de l'Union des municipalités, ces organisations se sont toutes exprimées par résolution. Si vous le souhaitez, nous pouvons vous faire parvenir ces résolutions, puisqu'elles ont été entérinées lors de leur congrès annuel respectif. Je ne pourrais vous dire pourquoi elles ne sont pas présentes aujourd'hui, mais ce qui est important pour moi, c'est que la Ville de Neuville soit présente pour vous exposer un cas réel, qui s'est concrétisé au Canada, et qui est susceptible d'être vécu au cours des prochains mois, des prochaines années, partout ailleurs, si la loi fédérale n'est pas modifiée.

[*Traduction*]

Mme Warren : À Burlington, j'ai été la personne qui a informé notre conseil municipal sur cet amendement, et le conseil a par la suite envoyé des mémoires écrits au comité de la Chambre des communes. Je ne sais pas s'il a fait de même auprès du comité sénatorial. Je pense que cela s'est fait à la dernière minute, et que c'est passé inaperçu même pour les municipalités les plus touchées. Je ne sais pas pourquoi vous n'avez pas de témoignages en provenance d'organisations plus importantes.

Le sénateur Eggleton : Soit dit en passant, nous avons reçu une lettre du maire de Burlington indiquant l'appui du conseil municipal de la ville de Burlington aux amendements proposés par le gouvernement pour la Loi sur l'aéronautique.

Merci.

[*Français*]

Le président : Nous avons reçu une présentation écrite de M. Martin, de l'aérodrome de Neuville, que nous vous ferons parvenir. Monsieur le maire, si vous pouviez nous transmettre les deux résolutions de la Fédération des municipalités du Québec et de la FCM, ce serait apprécié.

[*Traduction*]

Si les membres le permettent, nous allons suspendre pendant quelques minutes et passer à huis clos pour traiter de deux sujets. L'un porte sur l'étape de rapport que nous devons faire et l'autre sur des questions que nous voudrions poser. Le sénateur Plett veut prendre la parole sur une question concernant le rapport sur CBC/Radio-Canada.

(La séance se poursuit à huis clos.)

(The committee resumed in public.)

The Chair: Honourable senators, if you agree, we will go to Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make consequential amendments to other Acts.

Is there an order in which you want to make a presentation, witnesses? Who is the first volunteer? I'll designate Mr. Dawson, then. Just so it's clear, we don't know each other. We're not related and this is the second time I have met him as a witness.

Mr. Dawson, the floor is yours.

Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Services Policy, Transport Canada: Thank you. Good morning. I am pleased to outline the aviation industry indemnity act.

Air industry participants, including carriers, airports and air navigation service providers, as well as other suppliers to the industry, require sufficient insurance coverage to operate. Insurance is required by regulation, commercial contracts and for fiduciary reasons.

Air industry participants need two types of insurance coverage: general risk and war risk. "War risks" is the term that the insurance industry uses to describe potential damages caused by acts of violence. These include acts of war but also other actions like civil unrest and, of particular concern in recent times, acts of terrorism.

Following the September 11, 2001 attacks, insurance providers invoked short-term cancellation clauses for war risk coverage, leaving the air industry in a predicament. The absence of a workable legislative framework necessitated the government's use of the Royal Prerogative to provide the coverage the aviation industry required.

This bill, the aviation industry indemnity act, would allow the government to provide aviation war risk liability coverage in a dependable and transparent manner. It will allow the tailoring of such assistance to the specific needs of individual industry participants and to rapidly adjust to changes in circumstances. General risk markets are not affected and do not need to be addressed by this bill.

The aviation industry indemnity act would provide the Minister of Transport with the ability to offer an indemnity; it would not guarantee one. The minister would undertake regular assessments of the aviation war risk insurance markets and decide

(La séance publique reprend.)

Le président : Honorables sénateurs, si vous êtes d'accord, nous allons passer au projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande et d'autres lois en conséquence.

Les témoins ont-ils un ordre dans lequel ils veulent faire leur exposé? Qui passera en premier? Je vais donc demander à M. Dawson de faire son exposé. Pour éliminer toute ambiguïté, j'aimerais signaler que nous ne nous connaissons pas. Nous ne sommes pas apparentés et c'est la deuxième fois que je rencontre cette personne à titre de témoin.

Monsieur Dawson, la parole est à vous.

Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et services de navigation aérienne, Transports Canada : Merci. Bonjour, c'est pour moi un plaisir de vous présenter les grandes lignes de la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne.

Les participants de l'industrie aérienne, y compris les transporteurs, les aéroports et les fournisseurs de service de navigation aérienne, ainsi que tout autre fournisseur de l'industrie, ont besoin d'une couverture d'assurance suffisante aux fins de l'exploitation. L'assurance est obligatoire aux termes de la réglementation, des contrats commerciaux ainsi que pour des raisons fiduciaires.

Les participants de l'industrie aérienne ont besoin de deux types de couverture d'assurance : les risques généraux et les risques de guerre. L'industrie de l'assurance utilise l'expression « risques de guerre » pour désigner les dommages potentiels causés par des actes de violence. De tels actes incluent les actes de guerre ainsi que d'autres actions comme les troubles civils et les actes de terrorisme, qui sont particulièrement préoccupants depuis quelque temps.

Après les attentats du 11 septembre 2001, les fournisseurs d'assurance se sont prévalus de clauses de résiliation à court terme pour la couverture de responsabilité résultant des risques de guerre, plaçant ainsi l'industrie aérienne dans une situation difficile. En l'absence d'un cadre législatif réaliste, le gouvernement a exercé la prérogative royale pour offrir à l'industrie aérienne la couverture dont elle avait besoin.

Ce projet de loi, soit la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne, permettrait au gouvernement d'offrir une couverture de responsabilité résultant des risques de guerre touchant l'industrie aérienne de manière fiable et transparente. Il permettra d'adapter une telle aide aux besoins particuliers de chaque participant de l'industrie et de la faire cadrer rapidement aux changements des circonstances. Les marchés liés aux risques généraux ne sont pas touchés et n'ont pas besoin d'être visés par ce projet de loi.

La loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne conférerait à la ministre des Transports le pouvoir d'offrir une indemnisation, sans toutefois en garantir une. La ministre évaluerait de façon régulière l'état des marchés de l'assurance contre les risques de

if an indemnity is necessary. The minister would also be able to provide an indemnity on very short notice, especially in the kind of emergency situation when rapid action is necessary.

Because aviation industry participants have differing insurance needs, the bill provides for tailoring an indemnity to meet the individual needs. This flexibility ensures that coverage remains available to Canada's aviation industry when and if it is necessary.

The bill includes provisions that allow the Minister of Transport to attach terms and conditions to an undertaking. These include the amount of indemnity to be provided and whether the aviation industry will have to purchase some insurance on its own. This is particularly important when there is instability but not complete market failure. This approach provides the additional benefit of encouraging commercial insurance markets to optimize coverage and divides the risk between the government and the air insurance industries in a way that is most appropriate to the circumstances prevailing at the time.

In conclusion, this bill will allow the government to provide aviation war risk insurance coverage in a dependable and transparent manner, as and when needed, due to limitations in the commercial insurance markets.

Thank you.

Sylvain Lachance, Executive Director, Legislative, Regulatory International Affairs, Transport Canada: I would like to thank the committee for this opportunity to discuss the amendments to the Canada Shipping Act, 2001 that form part of Bill C-3, the safeguarding of Canada's seas and skies act.

These amendments focus on three key areas. The first addresses gaps in civil and criminal immunity protection for those who respond to an oil spill. The amendments will extend immunity to certified Canadian response organizations when they respond to a spill that occurs when a vessel is loading or unloading oil at an oil handling facility and provide the same level of immunity for agents of a certified response organization when responding to an oil spill in Canadian waters.

The second will enhance current requirements for oil handling facilities to reduce the likelihood of a spill from occurring. Amendments targeting new oil handling facilities would require anyone proposing to operate a facility to notify the minister and to submit oil pollution prevention and emergency plans at least 90 days before operations begin.

guerre touchant l'industrie aérienne et déciderait si une indemnisation est nécessaire. La ministre serait aussi en mesure de fournir l'indemnité à très court préavis particulièrement dans des situations d'urgence où une action rapide s'impose.

Puisque les besoins en matière d'assurance des participants de l'industrie aérienne peuvent varier, le projet de loi permet d'adapter efficacement une indemnisation pour répondre à leurs besoins. Cette souplesse permet de veiller à ce qu'une couverture demeure toujours disponible à l'industrie aérienne du Canada chaque fois que c'est nécessaire.

Le projet de loi comporte des dispositions grâce auxquelles la ministre des Transports peut assortir des conditions appropriées à un engagement. Ces conditions incluent le montant de l'indemnité à verser et la possibilité que l'industrie aérienne doive souscrire à une assurance quelconque. Cela s'avère particulièrement important en cas d'instabilité, et non d'une véritable déficience des marchés. Cette approche procure l'avantage supplémentaire d'encourager les marchés de l'assurance commerciale à optimiser la couverture et divise le risque entre le gouvernement et l'industrie de l'assurance aérienne de la manière qui convient le mieux dans la conjoncture.

En conclusion, ce projet de loi permettra au gouvernement d'offrir une couverture d'assurance contre les risques de guerre touchant l'industrie aérienne de manière fiable et transparente en cas de besoin, en raison des restrictions dans les marchés de l'assurance commerciale.

Je vous remercie de votre attention.

Sylvain Lachance, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales, Transports Canada : Je souhaite remercier le comité de me donner l'occasion de discuter des modifications à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada qui font partie du projet de loi C-3, la Loi visant la protection des mers et ciel canadiens.

Ces modifications sont axées sur trois principaux secteurs. Le premier secteur traite des écarts en matière d'immunité civile et pénale accordés aux personnes qui interviennent en cas de déversement d'hydrocarbures. Les modifications permettront d'élargir l'immunité accordée aux organismes d'intervention canadiens agréés qui interviennent à la suite d'un déversement qui se produit pendant le chargement ou le déchargement d'hydrocarbures à une installation de manutention des hydrocarbures, et d'assurer le même niveau d'immunité pour les agents d'un organisme d'intervention agréé qui interviennent à la suite d'un déversement d'hydrocarbures dans les eaux canadiennes.

Le deuxième permettra d'améliorer les exigences actuelles relatives aux installations de manutention des hydrocarbures afin de réduire la probabilité que se produise un déversement. Les modifications ciblant les nouvelles installations de manutention des hydrocarbures exigeraient que quiconque propose d'exploiter une telle installation avise la ministre et soumette un plan de prévention de la pollution par les hydrocarbures et un plan d'urgence au moins 90 jours avant le début des activités.

The minister will be able to compel anyone who proposes to operate a facility to submit any information or documents required to assess compliance and the facility may not begin operations unless the plans meet the regulatory requirements.

Other amendments target oil handling facilities that are already operational. Operators of oil handling facilities wishing to make a significant change to their operation — for example, transfer rate, product, et cetera — must notify the minister at least 180 days beforehand. This includes an obligation to revise and submit plans to the minister 90 days before making the change; prohibiting the facility from making a change to operations unless the plans meet the requirements set out in regulations; and requiring these plans to be kept up to date.

The proposed changes will also provide the minister with the ability to direct the operator of the facility to update or revise a plan and submit it, and to take measures if it is believed an oil handling facility has discharged, is discharging or is likely to discharge oil.

The minister can now also monitor measures taken to repair, remedy, minimize or prevent pollution damage, and direct operators to take necessary measures to achieve this.

Finally, the minister will have the power to designate an oil handling facility as part of any class regardless of its class as prescribed in regulations.

The third series of proposed amendments creates a fair and effective alternative to prosecution when dealing with minor to moderate contraventions of the pollution prevention and response requirements of the Canada Shipping Act, 2001 and pursuant regulations. Currently, there are only two options for dealing with non-compliance with Part 8 of the Canada Shipping Act, 2001 and its regulations: either prosecute infractions or take administrative actions like suspending the certification of a non-compliant response organization. Both options are drastic and potentially expensive.

Extending administrative monetary penalties to Part 8 offers a flexible enforcement tool that provides a quick yet effective and fair means to address non-compliance.

Actions such as failing to submit updated plans, notify the minister of a change in operations or update plans following a change in operations will now constitute offences.

I would be happy to take your questions about these amendments.

Daniel Haché, Director, International Marine Policy, Transport Canada: Good morning, Mr. Chairman, honourable senators.

La ministre pourra obliger toute personne qui propose d'exploiter une installation à soumettre tout renseignement ou document nécessaire pour évaluer la conformité, et l'installation ne pourra pas être exploitée tant que les plans ne respectent pas les exigences réglementaires.

D'autres modifications ciblent les installations de manutention des hydrocarbures qui sont déjà exploitées. Les exploitants de ces installations qui souhaitent apporter des changements importants à leur exploitation (par exemple, taux de transfert, produits, et cetera) doivent aviser la ministre au moins 180 jours à l'avance. Cela comprend l'obligation de réviser et de soumettre des plans à la ministre 90 jours avant d'apporter les changements, d'interdire à l'installation d'apporter des changements à des activités à moins que les plans ne répondent aux exigences établies par la réglementation et d'exiger que ces plans soient tenus à jour.

Les changements proposés donneront également à la ministre la capacité d'obliger l'exploitant de l'installation à mettre à jour ou à réviser un plan et à le soumettre, ainsi qu'à prendre des mesures si on croit qu'une installation a rejeté, rejette ou pourrait rejeter des hydrocarbures.

La ministre peut également surveiller les mesures prises pour réparer, minimiser ou empêcher les dommages causés par la pollution ou y remédier, et obliger les exploitants à prendre les mesures nécessaires pour y parvenir.

Enfin, la ministre sera en mesure d'attribuer n'importe quelle catégorie à une installation de manutention des hydrocarbures, quelle que soit la catégorie prévue dans la réglementation.

La troisième série de modifications proposées offre une solution de rechange équitable et efficace à la poursuite lorsqu'il s'agit d'infractions mineures ou modérées aux exigences de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et des règlements connexes en matière d'intervention et de prévention de la pollution. Actuellement, il n'existe que deux possibilités pour gérer les situations de non-conformité à la partie 8 de la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et aux règlements connexes : soit poursuivre en justice les auteurs des infractions, soit prendre des mesures administratives comme la suspension de la certification d'un organisme d'intervention non conforme. Les deux possibilités sont draconiennes et éventuellement onéreuses.

Élargir les sanctions administratives pécuniaires à la partie 8 constitue un outil d'application souple qui offre un moyen rapide, tout en demeurant efficace et équitable, de gérer les situations de non-conformité.

Le fait de ne pas soumettre des plans à jour, de ne pas aviser la ministre de changements sur le plan des activités ou de ne pas mettre à jour les plans à la suite d'une modification des activités représentera maintenant une infraction.

Je serai heureux de répondre à vos questions concernant ces modifications.

Daniel Haché, directeur, Politiques maritimes internationales, Transports Canada : Bonjour, monsieur le président et honorables sénateurs.

The purpose of the proposed amendments to the Marine Liability Act is to fill a gap in the current liability regime for ships and to ensure that Canadians and the environment are well protected from certain risks of marine transport, namely from hazardous and noxious substances.

These amendments achieve this by implementing an important international convention in Canadian law that makes shipowners strictly liable for all losses and damages by ensuring that shipowners carry the appropriate amount of compulsory insurance for the risks associated with the cargoes they carry and by providing Canadians with access to an international fund to provide compensation beyond the shipowner's limit.

These amendments are important and necessary because while Canada has an excellent maritime safety regime and record, it is important to have in place a robust liability and compensation regime to ensure that polluters pay for incidents and that Canadian centres are protected by modern legislation that includes proper compensation.

For many years, Canada has been at the forefront internationally in the development of a global regime to address this issue. In 2010, the International Maritime Organization, a specialized agency of the United Nations, adopted the 2010 Hazardous and Noxious Substances Convention. The convention has been developed with the participation of Canadian stakeholders who widely support the passage of the proposed amendments to the Marine Liability Act.

These amendments contain all of the provisions necessary to implement this new convention in Canada and will allow for its eventual ratification. By ratifying the 2010 Hazardous and Noxious Substances Convention, Canada will gain access to approximately $400 million in compensation for a single spill of hazardous or noxious substances.

Shipping is truly and inherently a global industry. The international shipping industry is responsible for carrying 90 per cent of world trade and is critical to the functioning of global commerce. Ships operate on the world's oceans and waterways and are constantly on the move from state to state to connect global supply chains and deliver goods and people to their markets and destinations. These amendments will mark a major improvement in ensuring adequate protection for claimants and victims of hazardous and noxious substances incidents.

The Chair: Thank you.

Ms. MacDougall?

Les modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime visent à combler une lacune dans le régime actuel de responsabilité visant les navires et à s'assurer que les Canadiens et l'environnement sont bien protégés contre certains risques liés au transport maritime, notamment les substances nocives et dangereuses.

Ces modifications permettent d'y arriver de la façon suivante : en intégrant dans la loi canadienne une importante convention internationale qui rend les armateurs strictement responsables de toutes les pertes et de tous les dommages; en s'assurant que les armateurs souscrivent au montant approprié d'assurance obligatoire quant aux risques associés aux cargaisons qu'ils transportent; en permettant aux Canadiens d'accéder à un fonds international offrant une indemnisation au-delà de la limite des exploitants de navires.

Ces modifications sont importantes et nécessaires, parce que le Canada doit disposer d'un régime de responsabilité et d'indemnisation rigoureux afin que les pollueurs assument la responsabilité financière liée aux incidents et que les intérêts des Canadiens soient protégés grâce à une législation moderne qui comprend une indemnisation appropriée, et ce, même si le régime et le dossier de sécurité maritime du Canada sont excellents.

Depuis de nombreuses années, le Canada est à l'avant-garde des efforts internationaux déployés pour élaborer un régime mondial afin de régler cette question. En 2010, l'Organisation maritime internationale, un organisme spécialisé des Nations Unies, a adopté la Convention sur les substances nocives ou potentiellement dangereuses de 2010. La convention a été élaborée avec la participation d'intervenants canadiens qui sont généralement en faveur de l'adoption des modifications proposées à la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Ces modifications contiennent toutes les dispositions nécessaires à la mise en œuvre de cette nouvelle convention au Canada et permettront son éventuelle ratification. En ratifiant la Convention sur les substances nocives ou potentiellement dangereuses de 2010, le Canada aura accès à des fonds d'indemnisation d'environ 400 millions de dollars pour un seul déversement de ces substances.

Le transport maritime est intrinsèquement une industrie mondiale. L'industrie du transport maritime international s'occupe de 90 p. 100 des échanges commerciaux mondiaux et elle est essentielle au bon fonctionnement du commerce mondial. Les navires sont exploités sur les océans et les voies navigables du monde entier et passent constamment d'un État à un autre afin de relier les chaînes d'approvisionnement mondiales et de transporter les marchandises et les personnes vers leurs marchés et leurs destinations. Ces modifications représentent une importante amélioration pour assurer une protection adéquate des demandeurs et des victimes d'incidents mettant en cause des substances nocives et potentiellement dangereuses.

Le président : Merci.

Madame MacDougall?

Aline MacDougall, Director, Portfolio Policy and Governance, Transport Canada: Good morning. I'm pleased to be here today to speak to an amendment to the Canada Marine Act.

Canadian ports play a significant role in marine transportation and contribute to the economy of our vast country. As a result, the Canada Marine Act was enacted in 1998 and established the Canada port authorities regime.

There are currently 18 port authorities. Each one is an autonomous entity, operating independently from the federal government. They are located across Canada. Each port authority is incorporated under its own letters patent. They are mandated to commercially manage their marine infrastructure and services in a manner that encourages and takes into account input from users and the community in which a port is located.

Port authorities are managed by boards of directors composed of between 7 and 11 directors. The Governor-in-Council appoints the majority of the directors on the boards. These individuals are nominated by the minister and, in most cases, in consultation with port users. Municipalities and provinces also appoint directors to port authority boards.

The Governor-in-Council sets the effective dates for most appointments in the Transport portfolio. In the case of port authorities, subsection 14(2.2) of the Canada Marine Act stipulates that appointments come into effect when port authorities are notified and are, therefore, not set by the Governor-in-Council. This qualification appears to be a unique constraint to the Governor-in-Council's powers to appoint.

As a result, an additional administrative process is required to track and monitor effective dates for appointments to port authorities. This process affects a total of 95 Governor-in-Council appointments, representing one third of all appointments in the Transport portfolio.

The government is proposing to amend the Canada Marine Act in order to standardize the effective dates throughout the Transport portfolio. This amendment would allow the Governor-in-Council to set the effective dates of the appointments to port authorities, improving the efficiency in administrative processes.

This change would only affect the effective dates of appointments to port authorities, and no other changes to the qualifications or other appointment requirements would be made.

Aline MacDougall, directrice, Politique et gouvernance du portefeuille, Transports Canada : Bonjour. Je suis heureuse d'être ici aujourd'hui pour vous parler d'une modification à la Loi maritime du Canada.

Les ports canadiens jouent un rôle important dans le transport maritime et ils contribuent à l'économie de notre vaste pays. Ainsi, la Loi maritime du Canada a été adoptée en 1998 et elle a permis la création du régime pour les administrations portuaires canadiennes.

Il y a actuellement 18 administrations portuaires au Canada. Chacune d'entre elles est une entité autonome qui fonctionne indépendamment du gouvernement du Canada. Chaque administration portuaire est constituée selon ses propres lettres patentes. Leur mandat consiste à gérer leurs infrastructures maritimes et les services d'une façon commerciale qui favorise et prend en compte l'apport des utilisateurs et de la collectivité où un port est situé.

Les administrations portuaires sont gérées par des conseils d'administration qui comprennent entre 7 et 11 administrateurs. Le gouverneur en conseil nomme la majorité des administrateurs qui siègent au conseil d'administration. Ces personnes sont nommées par le ministre et, dans la plupart des cas, en consultation avec les utilisateurs du port. Les municipalités et les provinces nomment aussi des administrateurs aux conseils des administrations portuaires.

La plupart des nominations dans le portefeuille des Transports entrent en vigueur à la date fixée par le gouverneur en conseil. Dans le cas des administrations portuaires, le paragraphe 14(2.2) de la Loi maritime du Canada stipule que les nominations entrent en vigueur à la date à laquelle l'administration portuaire en est informée, donc la date d'entrée en vigueur n'est pas fixée par le gouverneur en conseil. Cela semble être une contrainte particulière quant aux pouvoirs de nomination du gouverneur en conseil.

Par conséquent, un processus administratif supplémentaire est requis pour assurer le suivi et la surveillance des dates d'entrée en vigueur des nominations dans les administrations portuaires. En tout, ce sont 95 nominations par le gouverneur en conseil qui sont touchées, ce qui représente le tiers des nominations dans le portefeuille des Transports.

Le gouvernement propose de modifier la Loi maritime du Canada afin d'uniformiser les dates d'entrée en vigueur dans l'ensemble du portefeuille des Transports. Cette modification permettrait au gouverneur en conseil de fixer la date d'entrée en vigueur des nominations dans les administrations portuaires, améliorant ainsi l'efficacité des processus administratifs.

La modification ne change que la date d'entrée en vigueur des nominations, elle ne change en rien les compétences nécessaires ou d'autres exigences relatives aux nominations dans les administrations portuaires.

Lieutenant Colonel Martin Leblanc, Chief Investigator, Directorate of Flight Safety, National Defence and the Canadian Armed Forces: These are our proposed amendments to the Aeronautics Act.

[*Translation*]

Allow me to introduce myself: I am Lieutenant-Colonel Martin Leblanc. I am the Chief Investigator for the Royal Canadian Air Force. I am here today on behalf of the Airworthiness Investigative Authority, the AIA, for the Department of National Defence and the Canadian armed forces. I am also assisted by Mr. Jim Armour, my Senior Investigator, and Mr. Alex Weatherston, our legal counsel; both of them have worked on the development of this bill.

[*English*]

One of the responsibilities of the airworthiness investigative authority, the AIA, is to conduct safety investigations into matters concerning military aviation safety, an activity the Minister of National Defence is charged with undertaking under the Aeronautics Act.

These amendments correct deficiencies that presently exist regarding the AIA's ability to properly carry out thorough safety investigations when civilians are involved. These amendments are critical to the proper conduct of military aviation safety investigations because they provide appropriate tools to the designated investigators to carry out their duties in a competent, transparent and independent manner.

The sole purpose of safety investigations is to identify aviation safety deficiencies and to make safety recommendations to prevent their recurrence. Such investigations are only for safety purposes, and they cannot be used for disciplinary and/or administrative purposes. This is very similar to the processes already in place and used by the Transportation Safety Board of Canada, the TSB. Within the department's Flight Safety Program, this creates a free and open reporting culture because the outcome of the investigation process is a "blameless" series of findings and recommendations aimed at prevention.

[*Translation*]

Over time, the participation level of civilians in military operations and training has greatly increased. Civilian activities range from total maintenance of search and rescue and transport fleets to the lease of civilian-owned training aircraft in Moose Jaw and Portage la Prairie. The National Defense Act provides the legal authority for investigators within military elements and situations because lawful orders may be given to ensure the cooperation of military aviation safety investigations. However, this act does not generally apply to civilians, and with the

Lieutenant-colonel Martin Leblanc, enquêteur en chef, Direction de la sécurité des vols, Défense nationale et les Forces armées canadiennes : Voici les modifications que nous proposons d'apporter à la Loi sur l'aéronautique.

[*Français*]

Je me présente : lieutenant-colonel Martin Leblanc. Je suis enquêteur en chef pour l'Aviation royale canadienne. Je suis ici, aujourd'hui, au nom de l'Autorité des enquêtes sur la navigabilité, l'AEN, pour le ministère de la Défense nationale et les Forces armées canadiennes. Je suis accompagné de M. Jim Armour, mon enquêteur principal, et de M. Alex Weatherston, notre conseiller juridique, qui ont tous deux travaillé à la rédaction du projet de loi.

[*Traduction*]

L'une des responsabilités de l'autorité des enquêtes sur la navigabilité, l'AEN, est de mener des enquêtes de sécurité concernant la sécurité de l'aviation militaire, une activité qui relève du ministre de la Défense nationale en vertu de la Loi sur l'aéronautique.

Les modifications présentées comblent les lacunes actuelles par rapport à la capacité de l'AEN à mener à bien des enquêtes de sécurité exhaustives lorsque des civils sont concernés. Ces modifications sont essentielles à la réalisation d'enquêtes sur la sécurité de l'aviation militaire lorsqu'elles fournissent aux enquêteurs désignés les outils appropriés leur permettant d'exécuter leurs fonctions de manière compétente, transparente et indépendante.

Le seul but des enquêtes de sécurité est de découvrir les lacunes relatives à la sécurité de l'aviation et de formuler des recommandations afin d'éviter que des incidents ne se reproduisent. Ces enquêtes ne servent qu'à assurer la sécurité et ne peuvent être utilisées à des fins disciplinaires ou administratives. Il s'agit d'un processus semblable à celui dont se sert le Bureau de la sécurité des transports. Dans le cadre du Programme de sécurité des vols du ministère, cela permet de créer une culture qui favorise le signalement libre et ouvert des événements puisque le processus d'enquête aboutit à une série de conclusions et de recommandations non accusatoires qui visent la prévention.

[*Français*]

Au fil des ans, le niveau de participation des civils aux opérations et à l'instruction militaire a augmenté considérablement. Les civils exercent une gamme d'activités allant de la maintenance complète des flottes d'aéronefs de transport et de recherche et sauvetage à la location d'avions-écoles appartenant à des civils à Moose Jaw et à Portage la Prairie. La Loi sur la Défense nationale confère aux enquêteurs le pouvoir législatif qui leur permet d'enquêter sur des situations et des éléments militaires, car il est possible de donner des ordres légitimes pour s'assurer de la collaboration des militaires

increasing involvement of civilian persons in military aviation sectors, investigators lack the statutory authority to carry out their mandated investigations.

[*English*]

Of note, the TSB is prohibited by the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, the CTAISB Act, from investigating military aviation accidents unless they involve civilian aviation facilities or non-military aircraft.

The proposed Aeronautics Act amendments correct this situation by importing many powers and provisions that are largely consistent with those that the TSB utilizes, but the powers would be made available for military investigations where civilians are involved. Civilians and the aviation industry are completely familiar with these processes.

In summary, this legislation gives the AIA's designated investigators the appropriate powers to investigate matters concerning military aviation safety, regardless of who is involved and where the occurrence happens.

Because both the TSB and military investigators will have relatively the same requirements to safeguard privileged information, the sharing of such information would be facilitated during coordinated investigations involving TSB and military investigators.

Last and most importantly, the safety of the men and women in military aviation, the civilians involved in military aviation and the general public will be greatly improved because transparent and thorough aviation investigations will take place.

Thank you for allowing me the opportunity to present our amendments.

Senator Batters: I'm not a regular member of this committee, so I appreciate the opportunity to be here today on this important piece of proposed legislation.

My home province is Saskatchewan, the proud home of 15 Wing Moose Jaw. It was nice to hear Moose Jaw said in French. It's also the home of Canada's famed Snowbirds and the NATO Flying Training in Canada program. I'm particularly interested in the proposed amendments to the Aeronautics Act.

Clause 19 of the bill seeks to create the airworthiness investigative authority under the Department of National Defence to investigate incidents or accidents involving military

dans le cadre d'enquêtes sur la sécurité de l'aviation militaire. Toutefois, cette loi ne s'applique généralement pas aux civils et, en raison de leur participation accrue dans les divers secteurs de l'aviation militaire, les enquêteurs ne disposent pas de l'autorisation légale nécessaire pour mener à bien les enquêtes.

[*Traduction*]

Il convient de noter que la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (Loi sur le BCEATST) interdit au Bureau de la sécurité des transports d'enquêter sur les accidents militaires, sauf si des installations de l'aviation civile ou des aéronefs non militaires sont concernés.

Les modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique permettent de corriger ces lacunes en intégrant un grand nombre de pouvoirs et de dispositions qui correspondent largement à ceux dont se sert le Bureau de la sécurité des transports, et en accordant des pouvoirs aux enquêteurs militaires lorsque des civils sont concernés. Les civils et l'industrie de l'aviation connaissent bien ces processus.

Pour résumer, ce projet de loi accorde aux enquêteurs désignés par l'AEN les pouvoirs dont ils ont besoin pour mener des enquêtes au sujet de la sécurité de l'aviation militaire, peu importe le lieu de l'événement et les personnes concernées.

Les enquêteurs militaires et ceux du Bureau de la sécurité des transports auront presque les mêmes obligations quant à la protection de l'information, ce qui facilitera l'échange de renseignements au cours d'enquêtes coordonnées auxquelles participent des enquêteurs militaires et ceux du Bureau de la sécurité des transports.

Finalement, ce projet de loi permettra d'améliorer considérablement la sécurité des hommes et des femmes de l'aviation militaire, des civils qui jouent un rôle dans l'aviation militaire et de la population en général puisque des enquêtes sur l'aviation seront transparentes et exhaustives.

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de vous présenter nos modifications.

La sénatrice Batters : Je ne siège pas normalement à ce comité, je suis donc heureuse d'avoir l'occasion d'être ici aujourd'hui alors qu'il étudie cet important projet de loi.

Je suis originaire de la Saskatchewan, fière d'abriter la 15e Escadre de Moose Jaw. C'était agréable d'entendre Moose Jaw prononcé à la française. C'est également chez nous que se trouve la base des célèbres Snowbirds et du programme d'entraînement en vol de l'OTAN au Canada. Je m'intéresse tout particulièrement aux modifications proposées à la Loi sur l'aéronautique.

L'article 19 du projet de loi vise à créer au sein du ministère de la Défense nationale l'autorité des enquêtes sur la navigabilité qui serait chargée de faire enquête sur les incidents ou les accidents

aircraft or installations and civilians. Overall, the new provisions in clause 19 are comparable to the provisions in the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act.

Mr. Leblanc, you just outlined a number of provisions that help us to understand this, but could you explain in more detail the existing process for investigating incidents or accidents involving military aircraft or installations and civilians? Also, could you tell us why it's necessary to create a new investigative authority rather than assign the full responsibility to the Transportation Safety Board of Canada?

Lt.-Col. Leblanc: I will answer the latter question first. If you recall, the CTAISB Act precludes the TSB from investigating military aviation safety matters unless it involves civilian facilities and non-military aircraft. The powers to investigate military aviation safety matters under the Aeronautics Act through the Minister of National Defence are delegated to the AIA.

Currently, flight safety is progressed primarily through contractual agreements with DND and our civilian counterparts. We rely strongly on the goodwill of the civilian aspect to participate in our safety investigations.

Although in the past it has been a problem on a few occasions, it is not the norm, I must say, because aviation safety is something that everybody has at heart, military and/or civilian; but we have run into issues. One ongoing investigation involves a weather forecaster. An aircraft had to be recovered at an airport well below Visual Flight Rules Weather Minima, which could have caused a great risk to the aircraft and its occupants.

Senator Batters: Can you tell us a little more about the existing process? You explained why it's necessary to have a new investigating authority, but the existing process applies only to military aircraft, and you said that the civilian aspect needs to be brought in because right now it is done voluntarily. You need to have those rules in place, do you not?

Lt.-Col. Leblanc: Yes. Currently under the National Defence Act, we could compel a military member to provide a statement or to provide any evidence that would be important for the investigation. With civilians, we rely on goodwill. If for whatever reason they do not wish to participate or contribute to the investigation, they have that option because the law does not compel them to provide a statement or evidence, even though they might have evidence crucial to the outcome of the investigation.

impliquant des aéronefs ou installations militaires et des civils. Dans l'ensemble, les nouvelles dispositions de l'article 19 sont comparables à celles de la Loi sur le Bureau canadien d'enquêtes sur les accidents de transport et de la sécurité des transports.

Monsieur Leblanc, vous venez de nous décrire un certain nombre de dispositions qui nous aident à comprendre cela, mais pourriez-vous nous donner plus de détails sur le processus actuel d'enquêtes sur les incidents ou les accidents impliquant des aéronefs ou des installations militaires et des civils? En outre, pourriez-vous nous dire pourquoi il faut créer une nouvelle autorité d'enquête plutôt que de confier la pleine responsabilité au Bureau de la sécurité des transports du Canada?

Lcol Leblanc : Je répondrai à votre dernière question en premier. Vous vous rappellerez que la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport interdit au Bureau de la sécurité des transports de faire enquête sur des questions de sécurité d'aviation militaire à moins qu'elles ne concernent des installations ou des avions civils. En vertu de la Loi sur l'aéronautique, c'est l'autorité des enquêtes sur la navigabilité qui est mandatée par le ministre de la Défense pour faire enquête sur les questions de sécurité d'aviation militaire.

Actuellement, la sécurité de l'aviation est contrôlée principalement dans le cadre d'accords contractuels conclus entre la Défense nationale et nos homologues civils. Nos enquêtes de sécurité dépendent fortement de la bonne volonté du secteur civil.

En dépit de quelques problèmes ponctuels, je dirais que pour l'essentiel, la coopération est bonne, car la sécurité de l'aviation tient à cœur à tout le monde, civils comme militaires; ceci dit, nous avons certainement connu quelques pépins par le passé. Par exemple, une enquête en cours implique un météorologue. Un avion a dû être récupéré à un aéroport où les seuils minimums de règles de vol à vue n'étaient pas atteints. Ceci aurait pu poser un risque important à l'avion et à ses occupants.

La sénatrice Batters : Pourriez-vous nous parler plus longuement du processus existant? Vous avez expliqué pourquoi il est important d'avoir une nouvelle autorité d'enquête, mais le processus existant ne s'applique qu'aux avions militaires, tandis que vous avez dit qu'il faut y faire participer le civil puisque ce secteur ne participe que de façon volontaire. Or, il vous faut avoir ces règles, n'est-ce pas?

Lcol Leblanc : Effectivement. En vertu de la Loi sur la défense nationale, nous pouvons contraindre un membre des forces militaires à fournir une déclaration ou des preuves qui pourraient être matérielles à l'enquête. Pour ce qui est des civils, nous devons nous en remettre à leur bonne volonté. Si, pour une raison ou pour une autre, ils ne souhaitent pas participer ou contribuer à une enquête, ils ne sont pas obligés de le faire en vertu de la loi. Ceci même s'ils ont des preuves qui pourraient être cruciales pour l'enquête.

Senator Eggleton: On the question posed by Senator Batters about why you wouldn't use the Transportation Safety Board, you said that it's prohibited by the act. Well, either way, we're going to change the legislation, so why wouldn't we just change that legislation?

You said in your presentation that:

> . . . the TSB is prohibited by the Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act, the CTAISB Act, from investigating military aviation accidents unless they involve civilian aviation facilities or non-military aircraft.

Why wouldn't we just change it to say that the TSB could do that? In that way, we wouldn't have to duplicate it by putting in a second agency, which you point out in your remarks would be very similar. Why not just change that act, use the same board, and add military expertise as would be necessary in dealing with military aircraft? Why wouldn't we just do that?

Lt.-Col. Leblanc: One of the big differences, sir, is that the TSB investigators write their reports for the TSB board. For us in military investigations, we report to the minister. The minister has the authority, if need be, to not make a report public. One example could be the involvement of a fighter aircraft. Making such an investigation public could divulge information regarding our defence capabilities or vulnerabilities. As we report to the minister, the CTAISB Act does not apply. The minister's authority is under the Aeronautics Act.

Senator Eggleton: I suppose we could make that change in terms of the reporting, but I see your point.

Senator Plett: I have two questions, one for Mr. Dawson and the other with regard to the Marine Liability Act.

I apologize if I should be more familiar with insurance for aviation war risk, but I'm not. I would like you to explain more clearly what kind of insurance the government offers. You said the Aviation Industry Indemnity Act would allow the government to provide aviation war risk liability coverage. Give me an example of that.

Mr. Dawson: It's a coverage, not an insurance. For example, we have a program in place whereby the industry has to buy some insurance of its own for both general insurance and war risk issues. If there's an incident, then the government would top off or add money to the pot to cover the costs of the incident.

An example of an incident would be the attacks on New York, whereby the intention of the people who did that was to harm the state and they used aviation as a means of doing that. As a result of that incident, the plane and the people in it were more readily

Le sénateur Eggleton : Suite à l'intervention de la sénatrice Batters qui demandait pourquoi vous n'auriez pas recours au Bureau de la sécurité des transports, vous avez dit que c'est interdit par la loi. Il me semble que, quoiqu'il arrive, nous allons modifier la loi, donc pourquoi ne pas modifier cette loi-là?

Vous avez dit dans votre exposé que :

> [...] la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport interdit au Bureau de la sécurité des transports de faire enquête sur des questions de sécurité d'aviation militaire à moins qu'elles ne concernent des installations ou des avions civils.

Pourquoi ne pas tout simplement modifier cette loi pour habiliter le Bureau de la sécurité des transports? Ainsi, nous n'aurions pas besoin de créer une deuxième agence très semblable à la première, comme vous le dites si bien. Pourquoi ne pas tout simplement modifier cette loi et employer le même bureau pour les deux genres d'enquête? Il suffirait d'y rajouter une expertise militaire.

Lcol Leblanc : L'une des principales différences, monsieur, est que les enquêteurs du bureau rédigent leurs rapports à l'intention du conseil du bureau. Quant aux militaires, ils rédigent leurs rapports à l'intention du ministre. Or, le ministre peut, à sa discrétion, ne pas rendre un rapport public. Par exemple, s'il s'agissait d'un avion de chasse militaire. Rendre une telle enquête publique aurait pour effet de divulguer de l'information sensible sur les capacités et vulnérabilités de notre défense. Comme nous relevons du ministre, la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport ne s'applique pas. Le ministre, lui, tient son autorité de la Loi sur l'aéronautique.

Le sénateur Eggleton : J'imagine qu'il suffirait d'apporter un changement à la loi sur les liens hiérarchiques, mais je comprends ce que vous dites.

Le sénateur Plett : J'ai deux questions, l'une pour M. Dawson et l'autre concernant la Loi sur la responsabilité en matière maritime.

Je suis désolé; j'aimerais en connaître plus sur l'assurance contre les risques de guerre touchant l'industrie aérienne, mais ce n'est malheureusement pas le cas. Je voudrais que vous m'expliquiez le genre d'assurance qu'offre le gouvernement. Vous avez dit que la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne permet au gouvernement d'offrir une assurance aviation pour risque de guerre. Pourriez-vous m'en donner un exemple.

M. Dawson : C'est une couverture plutôt qu'une assurance. Par exemple, nous avons un programme en vertu duquel le secteur privé doit contracter une assurance générale en plus d'une assurance pour risques de guerre. S'il y avait un incident, le gouvernement compléterait cette assurance ou rajouterait de l'argent au versement afin de couvrir le coût de l'incident.

Un exemple d'un tel incident serait les attaques sur New York, où l'intention des auteurs était de porter atteinte à l'intégrité de l'État par l'entremise de son aviation. En l'occurrence, il ne ferait plus aucun doute que les avions et leurs passagers étaient couverts

identified as covered by insurance. What wasn't directly clear and is still being straightened out to this day is who covers the people on the ground and in those buildings and how much it will cost?

Because these things are unforeseeable, can be quite large, and the air insurance industry for a long time has not been willing to bear that risk and those costs, the purpose of this program is for the government to step in and help.

Senator Plett: It is offering some kind of indemnity for the innocent people. Obviously, criminal activity wouldn't be insured. I guess if we send a fighter jet in somewhere, the pilot and the jet are not covered by this type of policy. If some innocent bystander were to get caught in the crossfire, he might be insured.

Mr. Dawson: Yes. A plane becomes "in flight" the minute it pulls away from the gate. If a bomb were detonated on that plane near another plane, that other plane would be a third party.

Senator Plett: That explains it.

Under the Marine Liability Act, I understand that we ask all of our carriers to carry liability insurance. I appreciate all of that. What are we doing to enforce a ship from another country carrying the types of liability insurance that we're asking our people to carry?

Mr. Haché: I brought with me my technical expert, François Marier, and I will ask Mr. Marier, with your permission, Mr. Chair, to come forward and answer the question.

The Chair: Thank you very much.

François Marier, Manager, International Marine Policy and Liability, Transport Canada: Honourable senator, thank you for the question. The convention imposes a compulsory insurance requirement on all ships that are flagged in the states that are members of the convention, as well as all ships that are calling at ports in those same states. So if Canada were to become a party to the convention, all Canadian flagged ships would have a requirement to carry the adequate amount of insurance, and all foreign ships that call at Canadian ports would have the same requirement to demonstrate evidence of insurance certified by a state party.

Transport Canada would be issuing certificates of insurance, as we currently do for oil tankers and for bunker oil pollution, to all Canadian ships, as well as any foreign ships that require them if they're not flagged in a state party.

Senator Plett: Just to be clear, the way things are right now — and I'll use Russia as an example because some Russian ships come into our waters — we don't have regulations that they have to carry a certain amount of insurance when they are sailing in our waters?

par la protection d'assurance. Ce qui était moins clair et qui n'est pas encore résolu est de savoir qui assurera les gens qui étaient dans ces immeubles et dans la ville, et combien cela coûtera.

Comme ce genre d'incident est tout à fait imprévisible, et peut-être assez important, le secteur de l'aviation aérienne n'a jamais voulu assumer ce risque et les coûts afférents, et c'est pourquoi nous avons ce programme. Pour que le gouvernement comble la lacune.

Le sénateur Plett : Le programme vise à indemniser des innocents. Bien entendu, les criminels ne seraient pas couverts. J'imagine que lorsqu'on envoie un avion de chasse quelque part, l'avion et son pilote ne sont pas couverts par cette politique. Par contre, si un innocent devait être pris dans l'échange de feu, il pourrait être couvert.

M. Dawson : C'est cela. Un avion est considéré comme étant en vol dès qu'il quitte sa porte. Si une bombe devait exploser sur cet avion près d'un autre avion, le deuxième avion serait considéré comme étant une tierce partie.

Le sénateur Plett : Voilà qui l'explique.

En vertu de la Loi sur la responsabilité en matière maritime, on demande à tous nos navires de souscrire à une assurance-responsabilité. C'est normal. Mais que faisons-nous pour nous assurer que les navires d'autres pays sont également couverts par le même type d'assurance-responsabilité que nous exigeons de nos propres navires?

M. Haché : J'ai emmené avec moi notre expert technique, François Marier, et je demanderais à M. Marier de répondre, si vous le permettez, monsieur le président.

Le président : Merci beaucoup.

François Marier, gestionnaire, Politique maritime internationale et responsabilité civile, Transports Canada : Honorables sénateurs, merci de la question. La convention impose des exigences d'assurance à tous les navires battant pavillon de pays membres de la convention, ainsi que sur tous les navires qui entrent en port dans ces États. Ainsi, si le Canada devait être partie à la convention, tous les navires battant pavillon canadien devraient obligatoirement offrir un niveau d'assurance adéquat, et tous les navires étrangers visitant les ports canadiens devraient également prouver qu'ils ont une assurance certifiée par un État-partie.

Transports Canada émettrait ces certificats d'assurance, comme nous le faisons déjà pour les pétroliers et les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Nous imposons cette exigence aux navires canadiens ainsi qu'aux navires étrangers s'ils ne battent pas pavillon d'un pays membre.

Le sénateur Plett : Soyons clairs : sous le régime actuel — et j'emploierais la Russie comme exemple puisque certains navires russes entrent dans nos eaux —, il n'existe pas de règlement qui exige que les navires qui traversent nos eaux aient un montant minimum d'assurance?

Mr. Marier: Not for this type of risk. This covers hazardous and noxious substances, so anything from chemicals to LNG. For those kinds of risks, there is currently no requirement for them to have any kind of insurance.

Senator Eggleton: First of all, with respect to the aviation industry indemnity act, "act of terrorism," one can understand that in the context of an organized terrorist attack. But we've had a lot of discussion lately about what they call "lone wolves," or an individual who carries out an act which may or may not be considered terrorism but could, in fact, bring a plane down, all on that individual's work. Would that be covered in this, too?

Mr. Dawson: If the spirit of the person's actions was to harm the state or to use the airplane as a tool to achieve their goal, yes.

Senator Eggleton: That would all be spelled out in the indemnity?

Mr. Dawson: Yes, and then each case would be evaluated case by case, based on the merits of the details.

Senator Eggleton: Thank you.

I have a question that our researchers have raised. I don't know much about this, but I'm interested in your comments.

In November 2013, the Tanker Safety Expert Panel observed that the national standards of Canada's preparedness and response regime made it inflexible and inappropriate for the different risks facing coastal regions. To what extent does this bill address the expert panel's concern and recommendation for a risk-based area response planning model?

Mr. Lachance: Thank you for that question.

When this act was put together, or the amendments to the act were put together, the result or the observations or the findings of the tanker safety panel were not available. So they do not address them, per se, but they go some way to reinforcing the current regime that we have.

Some measures have been announced lately on the first phase of the report for area response planning. I think that's what the panel was alluding to at the time. What we had was a one-size-fits-all, 10,000-tonne cleanup capacity throughout the country, and the panel recommended that we implement what's known as area response planning. Those measures were announced lately and are being implemented as we speak.

Senator Eggleton: So there is implementation of it?

Mr. Lachance: Yes, there is implementation.

Senator Eggleton: Is that being done through regulation?

M. Marier : Pas pour ce genre de risque. Ça ne couvre que les substances toxiques et dangereuses, comme les produits chimiques ou le gaz naturel liquéfié. Pour ce genre de risque, il n'existe actuellement aucune exigence en matière d'assurance.

Le sénateur Eggleton : Premièrement, en ce qui concerne la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne, on comprend ce qu'est un « acte de terrorisme » dans un contexte d'une attaque organisée par un groupe. Toutefois, on parle beaucoup dernièrement de ce que l'on appelle les « loups solitaires », c'est-à-dire des individus qui se livrent à des attaques qui pourraient ou non être considérées comme du terrorisme mais qui, néanmoins, peuvent faire écraser un avion. Ce genre de situation serait-elle couverte?

M. Dawson : Si l'intention de cet individu était de porter atteinte à l'intégrité de l'État ou d'utiliser un avion à cette fin, alors ce serait couvert.

Le sénateur Eggleton : Est-ce que cela est écrit noir sur blanc dans la couverture d'assurance?

M. Dawson : Oui, et chaque situation peut être évaluée au cas par cas, selon les circonstances.

Le sénateur Eggleton : Merci.

Nos recherchistes ont soulevé une question que je ne connais pas bien et sur laquelle j'aimerais avoir vos commentaires.

En novembre 2013, le Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes observait que les normes nationales du régime canadien de préparation et d'intervention en cas d'urgence faisaient en sorte qu'il était très peu souple ou approprié au regard des risques qu'affrontent les régions côtières. Dans quelle mesure ce projet de loi répond-il aux préoccupations du panel d'experts et à ses recommandations pour l'adoption d'un modèle de planification fondé sur le risque?

M. Lachance : Merci de cette question.

Lorsque ce projet de loi a été rédigé, ou plutôt les amendements au projet de loi, les résultats et observations du panel d'experts n'étaient pas encore publiés. Ainsi, ces amendements n'en parlent pas comme tels, mais ils renforcent néanmoins le régime actuel.

Dernièrement, des mesures ont été annoncées concernant la première étape du rapport, à savoir la planification d'intervention régionale. C'est ce à quoi faisait référence le panel d'experts. Auparavant, nous avions une capacité de nettoyage de 10 000 tonnes, taille unique, pour l'ensemble du pays, tandis que le panel d'experts recommandait ce qu'on appelle la planification d'intervention régionale. Ces mesures viennent d'être annoncées et sont en cours de mise en œuvre.

Le sénateur Eggleton : Ainsi, cette recommandation sera mise en œuvre?

M. Lachance : Oui, effectivement.

Le sénateur Eggleton : Et ça se fera par voie de réglementation?

Mr. Lachance: Some will be policy work, program design, regulations and so on. All the tools that we have at our disposal will be used.

Senator Eggleton: Next is the Marine Liability Act. I was listening to Senator Plett's question, and I'm not clear how much of this is covered. The 2010 Hazardous and Noxious Substances Convention I understand involves a capping of the liability in case of a spill of hazardous and noxious substances.

I need to understand this. Are we not holding the ship or the owner of the ship responsible for any and all damages, which I think we've seen from some of these incidents in the past involve tourism, fishing industry, private property plus the ecological damage? Is there some limit on the liability of the companies that create this problem?

Mr. Haché: Senator, thank you very much for the question.

The shipowner is, firstly, strictly held liable, so he has to have compulsory insurance and the certificates to prove that. That liability is limited; it's not unlimited. Depending on the tonnage of the ship, that's what determines the level of liability. After that, the compensation fund would kick in, up to a total of about $400 million. So it's a shared responsibility between the shipowner and the shipper, or the one who owns the cargo on the ship. That's how it's done.

If there is a spill of hazardous or noxious substances and it goes beyond the limit of liability of the shipowner, then there would be a levy of all the countries that contributed to this convention in order to supplement the level of compensation, up to a total of about $400 million.

Senator Eggleton: Four hundred million doesn't sound like an awful lot if it's worldwide, and some of these spills could be enormous in terms of cost. We wouldn't be the only country that would be tapping into this 400 million.

Mr. Haché: No, we wouldn't be.

Senator Eggleton: So who picks it up beyond that, when this fund runs out of money? I thought I heard you say that they can put money back in, but it's still only up to 400 million. What happens if it goes beyond the capacity of the company and their insurance, beyond the capacity of this international fund? Who picks it up then?

Mr. Haché: At this point in time, it is capped at 400 million, and then those claims would be prorated within that amount.

Senator Eggleton: So people could have damage occur and might only get 10 cents on the dollar?

Mr. Haché: It would be possible, yes.

M. Lachance : On passera par voie de programme, de politique, de règlement, entre autres. Nous mettrons à contribution tous les outils disponibles.

Le sénateur Eggleton : Passons maintenant à la Loi sur la responsabilité en matière maritime. J'ai bien écouté la question du sénateur Plett et la réponse, mais je ne comprends toujours pas dans quelle mesure cette responsabilité est couverte. La Convention pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses de 2010 prévoit de plafonner la responsabilité maximale en cas de déversement de substances toxiques ou dangereuses.

J'aimerais comprendre. Je croyais qu'on tenait les propriétaires ou exploitants de navires responsables de tout dommage causé par leurs navires, comme c'était le cas dans des incidents ayant un impact sur le tourisme, les pêches, la propriété privée ou l'environnement. Y a-t-il une limite de responsabilité des entreprises qui créent ce problème?

M. Haché : Sénateur, merci beaucoup de cette question.

Le propriétaire du navire est tenu responsable et doit produire des certificats d'assurance qui prouvent sa couverture. Mais cette couverture n'est pas illimitée; elle est fonction du tonnage de son navire. Au-delà de sa limite d'assurance, le fonds d'indemnisation prend la relève, jusqu'à un maximum de 400 millions de dollars. La responsabilité est donc partagée entre le propriétaire et l'exploitant du navire, ou encore le propriétaire de la marchandise transportée.

S'il devait se produire un déversement de substances toxiques ou dangereuses dont l'étendue dépasserait la limite de responsabilité du propriétaire, alors tous les pays signataires à la convention devraient verser une quote-part pour compléter le niveau de responsabilité, jusqu'à un maximum de 400 millions de dollars.

Le sénateur Eggleton : Quatre cents millions de dollars, ce n'est pas énorme, étant donné que tous les pays signataires y contribuent. Par ailleurs, certains de ces déversements sont affreusement coûteux. D'autant plus que nous ne serions pas le seul pays à recourir à ce fonds de 400 millions de dollars.

M. Haché : Effectivement.

Le sénateur Eggleton : Qu'arrive-t-il alors lorsque ce fonds est épuisé? Vous dites que l'on peut y remettre de l'argent, mais que le maximum est quand même de 400 millions de dollars. Qu'arrive-t-il lorsqu'on épuise les capacités de l'entreprise, de son assureur, et du fonds international? Qui prend alors le relais?

M. Haché : Pour l'instant, le fonds est plafonné à 400 millions de dollars, et les demandes d'indemnisation seraient calculées au prorata.

Le sénateur Eggleton : Bref, les personnes qui ont essuyé des dommages pourraient ne percevoir que 10 cents pour chaque dollar?

M. Haché : Ce serait certainement possible.

Senator Eggleton: Not a very happy circumstance.

The Canada Marine Act, these 18 port authorities, do they support this amendment? You say the Canada Marine Act stipulates that appointments come into effect when port authorities are notified and are therefore not set by the Governor-in-Council — so this would be to make it set by the Governor-in-Council — and to standardize effective dates throughout the Transport portfolio, which I can understand. Are they supportive of this? Is there anything here beyond a simple amendment?

Ms. MacDougall: It's a simple amendment. I don't know that they have been consulted. As it works now, they get notified once the Governor-in-Council approves it. We notify the port and they acknowledge the notification. So it's an administrative process.

Senator Eggleton: They have not been consulted on this, though, so you don't know if they —

Ms. MacDougall: I can check. I wasn't here at the time this started, but I can certainly double-check on that.

Senator Eggleton: I would be interested to know.

Senator MacDonald: The port authorities were established in 1998. I assume the goal was to emulate what was done with the airport authorities in the country. What has been the track record of the port authorities in the last 16 years? Have they developed ports in the way airport authorities have developed airports? If you could do a litmus test on their success, how would it be measured?

Ms. MacDougall: Thank you for the question. I would love to answer that except it's not my area of responsibility. I'm responsible for the Governor-in-Council appointments for the Transport portfolio, but I can bring the question back to my colleagues.

Senator MacDonald: I would like that question brought back because we have discussed airport authorities a lot but we haven't discussed port authorities much, and of course these are bigger ports. There are also authorities for smaller ports in DFO. We don't have a lot of feedback on these authorities and what they have accomplished.

Ms. MacDougall: I will bring the question back.

Senator MacDonald: In regard to insurance, I want to be educated on this a bit. Providing Canadian access to an international fund to provide compensation beyond the shipowner's limit, how does this apply? Does it apply differently inside Canadian, international or foreign waters? If a Canadian

Le sénateur Eggleton : Ce serait très malheureux comme circonstance.

Est-ce que les 18 administrations portuaires régies par la Loi maritime du Canada appuient cet amendement? Vous dites que la Loi maritime du Canada stipule que ces nominations entrent en vigueur lorsque les autorités portuaires sont avisées et qu'elles ne relèvent donc pas du gouverneur en conseil. Cet amendement ferait en sorte que les nominations passent par le gouverneur en conseil et que les dates d'entrée en vigueur soient normalisées d'un bout à l'autre du portefeuille des transports, ce que je comprends fort bien. Ces autorités appuient-elles cet amendement? Ou parle-t-on de bien plus qu'un simple amendement?

Mme MacDougall : Ce n'est qu'un simple amendement. Je ne sais pas si elles ont été consultées. Sous le régime actuel, les administrations portuaires sont avisées dès l'approbation du gouverneur en conseil. Nous avisons le port et il accuse réception. C'est un processus administratif.

Le sénateur Eggleton : Mais vous dites qu'ils n'ont pas été consultés, ainsi vous ne savez pas si...

Mme MacDougall : Je peux vérifier. Je n'étais pas là au début de tout ce processus, mais je peux certainement vérifier.

Le sénateur Eggleton : Merci, car cela m'intéresserait de savoir.

Le sénateur MacDonald : Les administrations portuaires ont été établies en 1998. J'imagine que l'objectif était de copier le modèle des administrations aéroportuaires. Quel a été le bilan des administrations portuaires ces 16 dernières années? Ont-elles développé les ports comme les aéroports se sont développés? Et si vous deviez jauger le succès de l'expérience, à quelle aune le feriez-vous?

Mme MacDougall : Merci de la question. J'aimerais y répondre, sauf que ce n'est pas mon rayon. Je ne suis responsable que des nominations du gouverneur en conseil pour le portefeuille des transports, mais je peux certainement poser la question à l'un de mes collègues.

Le sénateur MacDonald : Oui, et j'aimerais que vous fournissiez une réponse par écrit, car nous avons longuement parlé des administrations aéroportuaires, mais pas tellement des administrations portuaires, qui sont encore plus importantes. Le ministère est également responsable de plus petites administrations portuaires. Nous n'avons pas beaucoup d'information sur ces administrations et sur ce qu'elles font.

Mme MacDougall : Je peux certainement fournir une réponse écrite.

Le sénateur MacDonald : En ce qui concerne l'assurance, veuillez s'il vous plaît éclairer ma lanterne. Vous dites que le Canada peut avoir accès à un fonds international pour compléter l'assurance du propriétaire de bateaux. Comment cela fonctionne-t-il? Et le fonctionnement est-il différent selon que l'accident a lieu

ship is in another country's waters or if a foreign ship is in our waters, how do these insurance provisions apply?

Mr. Haché: As Mr. Marier said previously, all countries party to that convention would be following the same program. If we go to a country that has signed onto that convention, then they would be protected from us. A ship from another country coming to Canada that is party to that convention would be the same.

Senator MacDonald: Are there provisions that differentiate between a catastrophic loss of oil in an inland waterway like the Gulf of St. Lawrence or the Bay of Fundy, as opposed to the open ocean off of Prince Rupert or Point Tupper, for example? There are two examples on the East Coast. In 1970, the *Arrow* went down in Chedabucto Bay and the short-term damage was substantial. The medium-term damage was marginal and the long-term damage was almost non-existent. In fact most of the damage was done when they took the sludge from the beach and plowed it into the marshlands; there are no ducks left there now. This is the type of thing that was done.

On the other hand, when the *Kurdistan* went down in the Cabot Strait, it rolled over in the middle of the night and no one knew it was gone for about 24 hours. It ended up on the bottom of the ocean and there was almost no damage. There will obviously be a lot more damage if there's a catastrophic loss of oil in an inland waterway. Do the insurance provisions account for that in terms of where these ships are operating?

Mr. Haché: For oil, the program is already in place, with a limited liability according to tonnage for the shipowner. Then there are two international funds to which Canada is party and we even have our own domestic fund. All of those strata in the program apply to all Canadian waters up to a total of $1.36 billion right now. We have that as we speak.

Senator MacDonald: The liability is based on tonnage.

Mr. Haché: First, the owner is held strictly liable according to tonnage and that limits their liability.

Senator MacDonald: Is there liability according to the toxicity of what they're carrying?

Mr. Haché: No, there is not.

Senator MacDonald: There is a big difference between LNG getting into the water or bunker sea.

Mr. Haché: Yes, there is.

Senator MacDonald: Is there no provision for that?

Mr. Haché: No.

dans les eaux canadiennes, internationales ou étrangères? Si un navire canadien navigue dans des eaux étrangères ou si un navire étranger navigue dans nos eaux, comment les dispositions de l'assurance s'appliqueraient-elles?

M. Haché : Comme l'a dit M. Marier, tous les pays signataires de la convention suivront le même programme. Si nous allons dans un pays signataire, le pays sera protégé, et il en va de même pour le Canada si un navire d'un autre pays y vient, puisque le Canada est signataire.

Le sénateur MacDonald : Est-ce que des dispositions distinguent entre un déversement de pétrole catastrophique dans une voie navigable intérieure comme le golfe du Saint-Laurent ou la baie de Fundy, par rapport à un déversement dans l'océan, au large de Prince Rupert ou de Point Tupper, par exemple? Voilà deux exemples pour la côte Est. En 1970, le navire *Arrow* a sombré dans la baie Chedabucto et les dommages à court terme étaient considérables. Les dommages à moyen terme étaient faibles et les dommages à long terme étaient quasi inexistants. En fait, le gros des dommages a été causé lorsqu'on a déplacé les boues de la plage vers les marécages; il n'y a plus de canards dans cet endroit. Voilà le genre de chose qui a été faite.

En revanche, le naufrage du *Kurdistan* dans le détroit de Cabot s'est produit au beau milieu de la nuit, sans que quiconque ne s'en rende compte avant 24 heures. Il a coulé au fond de l'océan et il n'y a eu pratiquement pas de dommage. Les dommages sont manifestement beaucoup plus graves lorsque le déversement de pétrole est une catastrophe qui se produit dans les voies navigables intérieures. Est-ce que les dispositions relatives aux assurances tiennent compte de l'endroit où naviguent ces bateaux?

M. Haché : Pour le pétrole, le programme existe déjà avec une responsabilité limitée pour le propriétaire, en fonction du tonnage. Il y a par ailleurs deux fonds internationaux dont le Canada fait partie, en plus de notre propre fonds national. Tous ces éléments du programme s'appliquent à toutes les eaux territoriales canadiennes pour un total de 1,36 milliard de dollars actuellement. C'est ce que nous avons actuellement.

Le sénateur MacDonald : La responsabilité est en fonction du tonnage.

M. Haché : Tout d'abord, le propriétaire est tenu responsable en fonction du tonnage, seulement, ce qui limite sa responsabilité.

Le sénateur MacDonald : Est-ce qu'il y a aussi une responsabilité en fonction de la toxicité de la cargaison?

M. Haché : Non, il n'y en a pas.

Le sénateur MacDonald : Il y a toute une différence entre la contamination de l'eau par du GNL ou par du combustible de soute.

M. Haché : En effet.

Le sénateur MacDonald : N'y a-t-il pas de mesures pour cela?

M. Haché : Non.

[*Translation*]

Senator Fortin-Duplessis: Welcome to our witnesses, and thank you for appearing before the committee. My question is for Mr. Lachance. In its first report, tabled in November 2013, the tanker safety expert panel observed that the national standards of Canada's preparedness and response regime make it inflexible and inappropriate for the different risks facing coastal regions.

To what extent does this bill address the expert panel's concerns and recommendation for a risk-based area response planning model?

Mr. Lachance: Thank you for your question, senator. In fact, this bill was prepared before the expert panel tabled its report, which does not necessarily deal with those concerns.

However, what the expert panel was referring to was the fact that the current regime calls for an equivalent response capacity across the entire country, in other words, a cleanup capacity for a spill of 10,000 tons of oil. The regime served Canada well, despite all of that, and the regime has worked well for several years. However, it is time to make some adjustments and to adapt our response capacity based on different sectors, locations, and the fragility of some areas.

The government recently announced the implementation of new measures aiming to respond to the expert panel's concerns and to establish what is called area response planning. That is exactly what we are currently implementing.

[*English*]

Senator Plett: Getting back to the aviation industry indemnity act, in your presentation, Mr. Dawson, you also state:

> The aviation industry indemnity act would provide the Minister of Transport with the ability to offer an indemnity; it would not guarantee one.

Then you state:

> The minister would also be able to provide an indemnity on very short notice, especially in the kind of emergency situation when rapid action is necessary.

What criteria would the minister use to decide that he would not offer the indemnity? I think of the families of everyone killed on the ground. Maybe in the New York situation they would have been, but I'm sure everyone there would have thought that they should be covered.

The last comment about an "emergency situation when rapid action is necessary" almost sounds to me like offering insurance after the fact. A person finds out he has cancer and then he goes and wants to buy life insurance. At that point the insurer would probably say he should have come a little earlier.

[*Français*]

La sénatrice Fortin-Duplessis : Chers témoins, soyez les bienvenus, et merci de comparaître devant ce comité. Ma question s'adresse à M. Lachance. Dans son premier rapport qui a été déposé en novembre 2013, le comité d'experts sur la sécurité des navires-citernes constate que les normes nationales du Régime canadien de préparation et d'intervention sont trop rigides et sont inadaptées à certains risques auxquels est exposé le littoral.

En quoi ce projet de loi répond-il aux inquiétudes du comité d'experts, ainsi qu'à ses recommandations relatives à un modèle de planification et d'intervention par secteur, axé sur les risques?

M. Lachance : Merci pour votre question, madame la sénatrice. En fait, ce projet de loi a été préparé avant que le comité d'experts dépose son rapport, lequel ne traite pas nécessairement des préoccupations.

Par contre, ce à quoi le comité d'experts a fait allusion, c'est au fait que le régime actuel prescrit une capacité de réponse qui est équivalente partout au pays, soit une capacité de nettoyage pour un déversement de 10 000 tonnes de pétrole. Cela a bien servi le Canada, malgré tout et, depuis plusieurs années, le régime a bien fonctionné. Par contre, il est temps de faire des ajustements et de pouvoir adapter la capacité de réponse dépendamment des secteurs, des endroits et de la sensibilité des zones.

Le gouvernement a récemment annoncé la mise en place de mesures visant, justement, à répondre aux préoccupations du comité d'experts pour établir ce qu'on appelle en anglais le *area response planning*. C'est précisément ce qu'on est en train de mettre en œuvre à l'heure actuelle.

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : Revenons à la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne. Dans votre exposé, monsieur Dawson, vous avez affirmé ceci :

> La Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne conférerait à la ministre des Transports le pouvoir d'offrir une indemnisation, sans toutefois en garantir une.

Vous avez dit ensuite :

> La ministre serait aussi en mesure de fournir l'indemnité à très court préavis, particulièrement dans des situations d'urgence où une action rapide s'impose.

Quel critère guiderait la ministre dans sa décision de ne pas offrir d'indemnisation? Je pense aux familles de ceux qui ont été tués au sol. Ils l'ont peut-être été, dans le cas de New York, mais je suis convaincu que tout le monde croyait que la couverture s'appliquait à eux.

Enfin, la phrase « des situations d'urgence où une action rapide s'impose » me fait penser à une offre d'assurance après coup. Comme quelqu'un qui reçoit un diagnostic de cancer et qui s'achète alors une assurance-vie. L'assureur lui dira sans doute qu'il aurait dû faire sa demande plus tôt.

Mr. Dawson: I will address the second one first.

That is meant for instances where the government wants to, for example, take citizens out of Libya. That happened in the past. That probably would occur on fairly short notice. For the government to rent a commercial plane, that plane's insurance would not be valid. The government would need to be able to say, "I cover you, so ahead and do what I ask you to do, please." That's the sort of short notice we were anticipating with this.

With regard to instances when you're asking why the government wouldn't just have this all the time, if you think back to 2001, it was put into place because the insurance industry withdrew and said they were not willing to cover because it was too risky and cost too much and the chances were that they were going to lose.

Since that time, the insurance industry has rebounded and the government has been providing a program whereby we force the industry to go out to the airlines and airports to get some insurance, and if something happens we will cover. If we found today, for instance, that the insurance industry was quite strong and that the insurance companies were willing to offer the amounts that are required and anticipated, it would be a question of why the government would offer a program to cover when the industry already has sufficient insurance.

Senator Plett: Thank you very much.

Senator Eggleton: I have a quick question to Lieutenant-Colonel Leblanc regarding the authorities being recommended in this bill for the airworthiness investigative authority. As you point out, it's a similar process to what's already used by the Transportation Safety Board. Is there a cost estimate to set up this parallel authority?

Lt.-Col. Leblanc: I'm not aware of any additional cost that would come with this in the sense that part of the investigation compels a witness to provide a statement. That's not an additional cost. There is no cost associated with having the ability to seize evidence for investigative purposes. Mind you, the evidence, the tear down at the manufacturer, for example, could incur costs, but that's the normal process of an investigation.

One of the authorities that we're seeking is to have the ability to cordon off an accident site for general public safety purposes, so there are really no additional costs. It is authorities based.

Senator Eggleton: Do you have the staff resources now to do this?

Lt.-Col. Leblanc: Within the investigative office here in Ottawa, we don't have all the integral resources, but the Flight Safety Program, the network of flight safety investigators at the wing level and unit level augments us. Also, in the example of site

M. Dawson : Je vais d'abord répondre à la deuxième question.

Il s'agit des cas où le gouvernement voudrait par exemple sortir des citoyens de la Libye. C'est ce qui est déjà arrivé. Le préavis est alors probablement très court. Si le gouvernement loue un avion commercial, l'assurance de l'avion n'est pas valide. Le gouvernement doit pouvoir dire : « Je vous donne la couverture nécessaire, allez et faites ce que je vous demande, s'il vous plaît. » C'est le genre de court préavis auquel nous songions, dans ce cas-ci.

Vous pourriez demander pourquoi le gouvernement n'a pas cela pour tous les cas. Pensez à 2001, cela a été adopté parce que les assureurs se sont retirés, ils n'étaient pas prêts à offrir la couverture parce que c'était trop risqué, trop coûteux et qu'ils risquaient d'y perdre.

Depuis, le secteur des assurances s'est remis sur pied et le gouvernement a offert un programme qui force le secteur à faire en sorte que soient assurés les lignes aériennes et les aéroports; si quelque chose se produit, nous assurons la couverture. Si on constatait aujourd'hui, par exemple, que le secteur de l'assurance est très fort et que les assureurs sont prêts à offrir les montants nécessaires et prévus, on se demanderait sans doute pourquoi le gouvernement offrirait un programme alors que le secteur aérien a déjà des assurances suffisantes.

Le sénateur Plett : Merci beaucoup.

Le sénateur Eggleton : J'ai une brève question pour le lieutenant-colonel Leblanc, au sujet des pouvoirs que l'on prévoit octroyer aux termes du projet de loi à l'Autorité chargée des enquêtes sur la navigabilité. Vous dites que le processus ressemble à celui que suit le Bureau de la sécurité des transports. Est-ce qu'on a évalué le coût de la mise sur pied de cette autorité parallèle?

Lcol Leblanc : Que je sache, il n'y a pas de coût supplémentaire dans ce cas-là puisque l'enquête assigne déjà à comparaître un témoin qui doit faire une déclaration. Il n'y a pas de coût supplémentaire. Il n'y a pas de coût associé à la capacité de saisir des preuves à des fins d'enquête. Remarquez bien que la collecte de la preuve, par exemple le démantèlement d'un appareil chez le fabricant peut être assorti d'un coût, mais c'est normal dans le cadre d'une enquête.

L'un des pouvoirs que nous voulons obtenir, c'est celui d'établir un périmètre autour des lieux d'un accident pour assurer la sécurité publique. Il n'y a pas de coût supplémentaire associé à cela, on veut simplement obtenir le pouvoir d'agir.

Le sénateur Eggleton : Avez-vous déjà le personnel nécessaire pour cela?

Lcol Leblanc : Au bureau d'enquête ici à Ottawa, nous n'avons pas toutes les ressources, mais nous pouvons recourir à celles du Programme de la sécurité des vols et au réseau des enquêteurs sur la sécurité des vols au niveau des escadres et des unités. Dans le

security, we could ask for military police to augment us to provide site security. Within the Canadian Armed Forces, we have the resources. They might not be integral to the DFS.

Senator Eggleton: Thank you.

The Chair: I would like to thank the witnesses for their participation.

Colleagues, as you know, by reference from the Senate, we have to report on Bill C-43 by Thursday, so we will adopt the short comments that we mentioned earlier concerning Bill C-43 tomorrow night. Also, having no additional witnesses for Bill C-3, if you agree, we will go to clause-by-clause consideration also tomorrow night. Agreed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: See you tomorrow night.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 26, 2014

The Standing Senate Committee on Transport and Communications, to which was referred Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act; to amend the Aeronautics Act, the Canadian Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001; and to make consequential amendments to other acts, met this day at 6:45 p.m., in public, to give clause-by-clause consideration to the bill; and in camera for the consideration of a draft report on the subject matter of those elements contained in Divisions 2, 6, 10, 11, 16, and 21 of Part 4 of Bill C-43, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on February 11, 2014 and other measures.

Senator Dennis Dawson (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Honourable senators, today we are dealing with Bill C-3, An Act to enact the Aviation Industry Indemnity Act, to amend the Aeronautics Act, the Canada Marine Act, the Marine Liability Act and the Canada Shipping Act, 2001 and to make consequential amendments to other Acts.

Honourable colleagues, we are at the clause-by-clause step of the meeting, and we have an option. We have 75 clauses, but if you agree with the chair and you accept the fact that the chair regroup the clauses according to the bills as they are being amended, instead of having 77 resolutions to go through, we would go through seven parts of the bill. Senator Plett doesn't agree?

Senator Plett: Senator Plett so moves.

The Chair: I suppose Senator Eggleton will contradict Senator Plett.

cas du site d'un accident qu'il faut sécuriser, nous pourrions faire appel à la police militaire. Les ressources ne manquent pas au sein des Forces armées canadiennes, mais il se peut qu'elles ne soient pas intégrées à la Direction de la sécurité des vols.

Le sénateur Eggleton : Merci.

Le président : J'aimerais remercier les témoins d'être venus.

Comme vous le savez, chers collègues, dans le renvoi du Sénat, il est prévu que nous fassions rapport du projet de loi C-43 d'ici jeudi et nous adopterons donc les petites mentions dont nous avons parlé plus tôt au sujet du projet de loi C-43 demain soir. En outre, comme nous n'avons pas d'autres témoins pour le projet de loi C-3, seriez-vous prêts à procéder à l'examen article par article demain soir?

Des voix : Adopté.

Le président : À demain soir.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 26 novembre 2014

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été renvoyé le projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence, se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, en séance publique pour l'étude article par article du projet de loi, et à huis clos pour l'étude d'un projet de rapport sur la teneur des éléments des sections 2, 6, 10, 11, 16, et 21 de la partie 4 du projet de loi C-43, Loi n^{o} 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 11 février 2014 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur Dennis Dawson (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, nous examinons aujourd'hui le projet de loi C-3, Loi édictant la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne et modifiant la Loi sur l'aéronautique, la Loi maritime du Canada, la Loi sur la responsabilité en matière maritime, la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada et d'autres lois en conséquence.

Chers collègues, nous en sommes à l'étape de l'étude article par article, et nous avons un choix à faire. Il y a 75 articles, mais si vous acceptez que je les regroupe en fonction des mesures législatives et des modifications proposées, nous pourrions ainsi examiner sept parties du projet de loi au lieu de 77 résolutions. Le sénateur Plett n'est pas d'accord?

Le sénateur Plett : Le sénateur Plett en fait la proposition.

Le président : Je suppose que le sénateur Eggleton va contredire le sénateur Plett.

Senator Plett: Senator Eggleton will now agree.

Senator Eggleton: I had about an hour's speech on each of these sections, but I've decided that if you want to do them all at once, you can do so.

The Chair: Honourable senators, as you know, the committee's normal practice is to review and adopt each clause on its own. This bill contains several different acts. Do you agree that clause 1, with the title, be put aside for now?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Part 1 contains clauses 2 to 9 and deals with the proposed aviation industry indemnity act. We have specialists in the room and you can ask them questions, or if you want, we can agree.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Part 2 contains clauses 10 to 26 and deals with the Aeronautics Act.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Part 3 contains clause 27 and deals with the Canada Marine Act.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Part 4 contains clauses 28 to 57 and deals with the Marine Liability Act.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Part 5 contains clauses 58 to 78 and deals with the Canada Shipping Act, 2001.

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Clause 79 deals with the date of coming into force?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: If members agree, we would now pass the title. Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

Daniel Charbonneau, Clerk of the Committee: There is also a schedule to the bill.

The Chair: Sorry. Shall the schedule carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Are there any new clauses that somebody wants to propose?

Senator Plett: No.

Le sénateur Plett : Le sénateur Eggleton va accepter maintenant.

Le sénateur Eggleton : J'avais un exposé d'environ une heure pour chacun de ces articles, mais en fin de compte, si vous voulez les traiter tous en même temps, vous pouvez le faire.

Le président : Honorables sénateurs, comme vous le savez, la procédure habituelle du comité est d'examiner et d'adopter chaque article individuellement. Le projet de loi contient des modifications à plusieurs lois. Êtes-vous d'accord pour que nous reportions, pour le moment, l'étude de l'article 1, le titre abrégé?

Des voix : D'accord.

Le président : La partie 1 contient les articles 2 à 9 et porte sur la Loi sur l'indemnisation de l'industrie aérienne. Nous avons des spécialistes dans la salle. Vous pouvez leur poser des questions ou, si vous le voulez, nous pouvons convenir d'adopter ces articles.

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 10 à 26 de la partie 2, qui porte sur la Loi sur l'aéronautique, sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 27 de la partie 3, qui porte sur la Loi maritime du Canada, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 28 à 57 de la partie 4, qui porte sur la Loi sur la responsabilité en matière maritime, sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : Les articles 58 à 78 de la partie 5, qui porte sur la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada, sont-ils adoptés?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 79, qui porte sur la date d'entrée en vigueur, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Si les membres du comité sont d'accord, nous allons maintenant adopter le titre. Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Daniel Charbonneau, greffier du comité : Il y a aussi une annexe au projet de loi.

Le président : Désolé. L'annexe est-elle adoptée?

Des voix : D'accord.

Le président : Quelqu'un veut-il proposer de nouveaux articles?

Le sénateur Plett : Non.

The Chair: Shall the bill, as amended or not amended, obviously, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Does the committee agree that we append observations, or are we okay with the bill as adopted?

Senator Plett: No observations.

Senator Eggleton: I don't have any.

The Chair: Shall I report the bill to the Senate as quickly as possible?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Agreed. The bill is adopted.

Senator Plett: Hear, hear.

The Chair: We have a second item on the agenda, and it's in camera. You can stay. Feel quite at ease, everybody from Transport Canada, if you want, but we have to ask permission from the senators for you to stay. If you don't insist, we can free you as of now.

Senator Plett: I see they are all real anxious to go to their next meeting.

The Chair: If members agree, we'll go in camera with the staff present.

Hon. Senators: Agreed.

(The committee continued in camera.)

Le président : Le projet de loi modifié, ou plutôt non modifié, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le comité souhaite-t-il annexer des observations, ou est-ce que le projet de loi adopté convient ainsi?

Le sénateur Plett : Pas d'observations.

Le sénateur Eggleton : Je n'en ai pas.

Le président : Puis-je faire rapport du projet de loi au Sénat dans les plus brefs délais?

Des voix : D'accord.

Le président : D'accord. Le projet de loi est adopté.

Le sénateur Plett : Bravo!

Le président : Nous avons un deuxième point à l'ordre du jour, et c'est à huis clos. Vous pouvez rester. Si les représentants de Transports Canada veulent rester, qu'ils soient bien à l'aise. Cependant, nous devons d'abord obtenir la permission des sénateurs pour que vous restiez. Si vous ne tenez pas à rester, nous pouvons vous excuser dès maintenant.

Le sénateur Plett : Je vois qu'ils ont tous très hâte de se rendre à leur prochaine réunion.

Le président : Si les membres du comité sont d'accord, nous allons poursuivre la séance à huis clos en présence du personnel.

Des voix : D'accord.

(La séance se poursuit à huis clos.)

Tuesday, November 25, 2014

Rural Burlington Greenbelt Coalition:

Vanessa Warren (by video conference).

Town of Neuville:

Bernard Gaudreau, Mayor.

Transport Canada:

Sylvain Lachance, Executive Director, Legislative, Regulatory International Affairs;

Daniel Haché, Director, International Marine Policy;

Aline MacDougall, Director, Portfolio Policy and Governance;

Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Services Policy;

François Marier, Manager, International Marine Policy and Liability.

National Defence and the Canadian Armed Forces:

Lieutenant Colonel Martin Leblanc, Chief Investigator, Directorate of Flight Safety.

Le mardi 25 novembre 2014

Rural Burlington Greenbelt Coalition :

Vanessa Warren (par vidéoconférence).

Ville de Neuville :

Bernard Gaudreau, maire.

Transports Canada :

Sylvain Lachance, directeur exécutif, Affaires législatives, réglementaires et internationales;

Daniel Haché, directeur, Politiques maritimes internationales;

Aline MacDougall, directrice, Politique et gouvernance du portefeuille;

Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et services de navigation aérienne;

François Marier, gestionnaire, Politique maritime internationale et responsabilité civile.

Défense nationale et les Forces armées canadiennes :

Lieutenant-colonel Martin Leblanc, enquêteur en chef, Direction de la sécurité des vols.

WITNESSES

Tuesday, November 18, 2014

Transport Canada:

Donald Roussel, Acting Assistant Deputy Minister, Safety and Security;

Shari Currie, Acting Director General, Civil Aviation;

Joyce Henry, Director General, Marine Policy;

Tamara Rudge, Director, Port Policy;

April Nakatsu, Director General, Crown Corporation Governance.

Industry Canada:

Lynne Fancy, Senior Director, Spectrum Management Operations;

Amy Jensen, Policy Analyst, Spectrum Management Operations;

Adam Scott, Director, Business and Regulatory Analysis.

Canadian Heritage:

Helen C. Kennedy, Director General, Broadcasting and Digital Communications.

Wednesday, November 19, 2014

Canadian Airports Council:

Daniel-Robert Gooch, President.

Canadian Owners and Pilots Association:

Kevin Psutka, President and CEO (by video conference).

Ultralight Pilots Association of Canada:

Kathy Lubitz, President.

(*Continued on previous page.*)

TÉMOINS

Le mardi 18 novembre 2014

Transports Canada :

Donald Roussel, sous-ministre adjoint par intérim, Sûreté et sécurité;

Shari Currie, directrice générale par interim, Aviation civile;

Joyce Henry, directrice générale, Politique maritime;

Tamara Rudge, directrice, Politiques portuaires;

April Nakatsu, directrice générale, Gouvernance des sociétés d'État.

Industrie Canada :

Lynne Fancy, directrice principale, Exploitation de la gestion du spectre;

Amy Jensen, analyste des politiques, Exploitation de la gestion du spectre;

Adam Scott, directeur, Analyses industrielle et réglementaire.

Patrimoine canadien :

Helen C. Kennedy, directrice générale, Radiodiffusion et communications numériques.

Le mercredi 19 novembre 2014

Conseil des aéroports du Canada :

Daniel-Robert Gooch, président.

Association canadienne des propriétaires et pilotes d'aéronefs :

Kevin Psutka, président et directeur général (par vidéoconférence).

Ultralight Pilots Association of Canada :

Kathy Lubitz, présidente.

(*Suite à la page précédente.*)

Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Disponible sur internet: http://www.parl.gc.ca