



First Session
Thirty-seventh Parliament, 2001-02

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

National Finance

Chairman:
The Honourable LOWELL MURRAY, P.C.

Thursday, March 21, 2002

Issue No. 35

Second meeting on:

Bill C-49, An Act to implement certain provisions of the
budget tabled in Parliament on December 10, 2001

INCLUDING:

THE THIRTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(First Interim Report on the 2002-2003 Estimates)

THE FOURTEENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(The effectiveness of and possible improvements to
the present equalization policy)

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
trente-septième législature, 2001-2002

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Finances nationales

Président:
L'honorable LOWELL MURRAY, c.p.

Le jeudi 21 mars 2002

Fascicule n° 35

Deuxième réunion concernant:

Le projet de loi C-49, Loi portant d'exécution
de certaines dispositions du budget déposé
au Parlement le 10 décembre 2001

Y COMPRIS:

LE TREIZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Premier rapport intérimaire sur le
Budget des dépenses 2002-2003)
LE QUATORZIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(L'efficacité et les améliorations possibles
de la politique actuelle de péréquation)

TÉMOINS:
(*Voir à l'endos*)

MEMBERSHIP OF THE STANDING SENATE
COMMITTEE ON NATIONAL FINANCE

The Honourable Lowell Murray, *Chairman*

The Honourable Anne C. Cools, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Bolduc	Furey
* Carstairs, P.C.	Kinsella
(or Robichaud, P.C.)	* Lynch-Staunton
Comeau	(or Kinsella)
Cook	Mahovlich
Doody	Rompkey
Ferretti Barth	Tunney

**Ex Officio Members*

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The name of the Honourable Senator Rompkey substituted for that of the Honourable Senator Banks (*March 21, 2002*).

The name of the Honourable Senator Furey substituted for that of the Honourable Senator Moore (*March 21, 2002*).

MEMBRES DU COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES FINANCES NATIONALES

Président: L'honorable Lowell Murray

Vice-présidente: L'honorable Anne C. Cools

et

Les honorables sénateurs :

Bolduc	Furey
* Carstairs, c.p.	Kinsella
(ou Robichaud, c.p.)	* Lynch-Staunton
Comeau	(ou Kinsella)
Cook	Mahovlich
Doody	Rompkey
Ferretti Barth	Tunney

**Membres d'office*

(Quorum 4)

Modification de la composition du comité:

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

Le nom de l'honorable sénateur Rompkey est substitué à celui de l'honorable sénateur Banks (*le 21 mars 2002*).

Le nom de l'honorable sénateur Furey est substitué à celui de l'honorable sénateur Moore (*le 21 mars 2002*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Thursday, March 21, 2002
(48)

[*English*]

The Standing Senate Committee on National Finance met at 9:01 a.m., this day, in room 256-S, Centre Block, the Chair, the Honourable Senator Murray, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Bolduc, Cook, Cools, Comeau, Ferretti Barth, Kinsella, Mahovlich, Murray and Rompkey (9).

Other senator present: The Honourable Senator Banks.

In attendance: Mr. Guy Beaumier, Research Officer, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the Order of Reference adopted by the Senate on March 20, 2002, the committee continued its examination of Bill C-49.

WITNESSES:

From United Steelworkers of America:

Dennis Deveau, Governmental Liaison;
Lawrence McBrearty, National Director;
Roger Falconer, Education Department Head.

From the Association of Canadian Travel Agents:

Martin Taller, Board Member, ACTA (Ontario).

From Tourism Industry Association of Canada:

Randall M. Williams, President and CEO.

From Air Transport Association of Canada:

Clifford Mackay, President and CEO;
Warren Everson, Vice-President.

Mr. McBrearty made an opening statement and with Mr. Deveau answered question from members of the committee.

Mr. Mackay made an opening statement and with Mr. Everson answered questions from members of the committee.

Mr. Taller made an opening statement and with Mr. Williams answered questions from members of the committee.

At 10:56 a.m. the meeting continued in camera.

After discussion, it was agreed that the committee meet at 1:00 p.m. on Monday March 25, 2002 to continue hearings on Bill C-49.

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le jeudi 21 mars 2002
(48)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui à 9 h 01 dans la salle 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable sénateur Murray (*président*).

Membres du comité présents: Les honorables sénateurs Bolduc, Cook, Cools, Comeau, Ferretti-Barth, Kinsella, Mahovlich, Murray et Rompkey (9).

Autre sénateur présent: L'honorable sénateur Banks.

Est présent: M. Guy Beaumier, attaché de recherche, Bibliothèque du Parlement.

Sont également présents: Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le 20 mars 2002, le comité poursuit l'examen du projet de loi C-49.

TÉMOINS:

Des Métallurgistes unis d'Amérique:

Dennis Deveau, Liaison avec le gouvernement;
Lawrence McBrearty; directeur national;
Roger Falconer, chef du département de l'éducation.

De l'Association canadienne des agents de voyage:

Martin Taller, membre du Conseil ACTA (Ontario).

De l'Association de l'industrie touristique du Canada:

Randall M. Williams, président-directeur général.

De l'Association du transport aérien du Canada:

Clifford Mackay, président-directeur général;
Warren Everson, vice-président.

M. McBreathy fait une déclaration et, avec M. Deveau, répond aux questions des membres du comité.

M. Mackay fait une déclaration et, avec M. Everson, répond aux questions des membres du comité.

M. Taller fait une déclaration et, avec M. Williams, répond aux questions des membres du comité.

À 10 h 56, la séance se poursuit à huis clos.

Après discussion, il est convenu que le comité se réunira à 13 heures le lundi 25 mars 2002 afin de poursuivre les audiences relativement au projet de loi C-49.

At 11:07 a.m., committee adjourned to the call of the Chair.

À 11 h 07, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTEST:

ATTESTÉ:

Le greffier du comité,

Tõnu Onu

Clerk of the Committee

REPORTS OF THE COMMITTEE

Tuesday, March 19, 2002

The Standing Senate Committee on National Finance has the honour to present its

THIRTEENTH REPORT

Your Committee, to which were referred the 2002-2003 Estimates, has, in obedience to the Order of Reference of March 5, 2002, examined the said estimates and herewith presents its first interim report.

Respectfully submitted,

Le président,

LOWELL MURRAY

Chairman

**First Interim Report on
2002-2003 Estimates**

INTRODUCTION

The 2002-2003 Estimates were presented in the Senate on March 5, 2002 and referred for study to the National Finance Committee. As is customary with this Committee, several meeting dates have been set aside for the review of the Estimates. The Committee's initial examination began on Tuesday, March 12, 2002, and will continue at later meetings this spring. At the first meeting, officials of the Treasury Board outlined the government's planned spending and explained the main features of the new Estimates. Appearing from the Treasury Board were Mr. David Bickerton, Executive Director, Expenditure Operations and Estimates Directorate, Comptrollership Branch and Ms. Laura Danagher, Senior Director of Expenditure Operations. In addition to making a presentation, the officials answered Senators' questions and committed themselves to obtaining additional information on several items of interest to the Committee.

There are four components to the Estimates. They include PART I, which provides an overview of federal spending by summarizing the key elements of the Main Estimates and highlighting the major change. PART II, directly supports the Appropriation Act. It lists in detail the resources that individual departments and agencies require for the upcoming fiscal year. It also identifies the spending authorities and the amounts to be included in subsequent appropriations. The *Report on Plans and Priorities* provides additional details on each of the departments and agencies in terms of more strategically oriented planning and results. It focuses on outcomes expected from government spending activities. Finally, the *Departmental Performance Report* provides a focus on results-based accountability by reporting on accomplishments achieved against the performance expectations and results commitments as set out in the spring Report on Plans Priorities.

RAPPORTS DU COMITÉ

Le mardi 19 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des Finances nationales a l'honneur de présenter son

TREIZIÈME RAPPORT

Votre Comité auquel a été déféré le Budget des dépenses 2002-2003, a, conformément à l'ordre de renvoi du 5 mars 2002, examiné ledit Budget et présente ici son premier rapport intérimaire.

Respectueusement soumis,

**Premier rapport intérimaire sur
le Budget des dépenses 2002-2003**

INTRODUCTION

Le budget des dépenses 2002-2003 a été présenté au Sénat le 5 mars 2002 et renvoyé au Comité sénatorial permanent des finances nationales. Comme il le fait habituellement, le Comité consacrera plusieurs réunions à l'étude du budget. Cette étude a débuté le mardi 12 mars et se poursuivra au cours d'autres réunions qui auront lieu au printemps. À la première réunion, des fonctionnaires du Conseil du Trésor — David Bickerton et Laura Danagher, respectivement directeur et directrice principale, Division des opérations et des prévisions des dépenses, Direction de la fonction de contrôleur — ont donné un exposé des dépenses prévues du gouvernement et des grandes lignes du nouveau Budget des dépenses. Ils ont aussi répondu aux questions des sénateurs et indiqué qu'ils obtiendront des renseignements supplémentaires sur certaines questions qui intéressent le Comité.

Le Budget des dépenses comporte quatre éléments. Il y a d'abord la PARTIE I, qui donne un aperçu des dépenses fédérales en résumant les grands éléments du Budget principal et en mettant en relief les principaux changements. La PARTIE II, sous-tend directement la Loi de crédits. On y trouve le détail des ressources dont auront besoin les ministères et organismes fédéraux pour l'exercice à venir. On y identifie aussi les autorisations de dépenses et les montants à inclure dans les crédits parlementaires à venir. Le *Rapport sur les plans et les priorités* fournit des détails additionnels sur les plans stratégiques et les résultats prévus des ministères et organismes. Il met l'accent sur les résultats attendus des dépenses publiques. Enfin, le *Rapport sur le rendement* de chaque ministère fait le point sur les réalisations par rapport aux attentes et aux résultats visés décrits dans le Rapport sur les plans et priorités du printemps.

THE EXPENDITURE PLAN — AN OVERVIEW

The Minister of Finance's Budget Plan of December 10, 2001 sets out the government's budgetary expenditure plan that amounts to \$172.9 billion. The plan includes \$136.6 billion of program spending, plus public debt charges of \$36.3 billion. The Estimates for 2002-2003 present budgetary spending authorities totalling \$168.3 billion. This represents 97% of the expenditure plan found in the Budget Plan. It should be noted that the Estimates differ from the expenditure plan presented by the Minister of Finance in several ways:

- A number of items do not appear in the Estimates because of timing in the Budget decisions or because they depend on the passage of separate legislation;
- The estimates do not include funds that are set aside within the Expenditure Plan for operating contingency purposes or for items that are still subject to Parliamentary or Treasury Board approval.
- The Estimates do not include the provisions for the revaluation of government assets and liabilities as stipulated in the Economic Statement and Budget Update.
- Some spending authorities in the Estimates are expected to lapse.

An overview of planned expenditures is provided in Table I below. For a different way of organizing the information in Table I see page 1-3 of the 2002-2003 Estimates, Part I — The Government Expenditure Plan.

TABLE I
THE EXPENDITURE PLAN AND
MAIN ESTIMATES 2002-2003
(In million of dollars)

Public debt charges	36,300
Operating and capital expenditures	37,127
Elderly Benefits	26,350
Employment Insurance	15,900
Canada Health and Social Transfers	18,600
Fiscal equalization	10,545
Other transfers and subsidies	18,805
Other statutory obligations	4,698
Total Budgetary Main Estimates	168,325
Adjustments to reconcile with Budget	4,575
Total budgetary expenditures	172,900

Source: 2002-2003 Estimates, Part I, page 1-3.

LE PLAN DE DÉPENSES — APERÇU

Le Plan budgétaire du ministre des Finances du 10 décembre 2001 prévoit des dépenses publiques totalisant 172,9 milliards de dollars. Cette somme comprend des dépenses de programmes de 136,6 milliards de dollars, plus des frais de service de la dette de 36,3 milliards de dollars. Le budget de 2002-2003 prévoit des dépenses totalisant 168,3 milliards de dollars, soit 97 p. 100 des sommes prévues dans le Plan de dépenses. Il importe de noter que le budget diffère du Plan de dépenses présenté par le ministre des Finances à plusieurs égards:

- Un certain nombre de postes n'apparaissent pas au Budget en raison du calendrier des décisions budgétaires ou parce qu'ils dépendent de l'adoption de mesures législatives distinctes.
- Le Budget ne comprend les sommes prévues dans le Plan de dépenses pour les éventualités ni celles qui sont associées à des projets de dépenses qui n'ont pas encore été approuvés par le Parlement ou le Conseil du Trésor.
- Le Budget ne comprend pas de provision pour la réévaluation du passif et de l'actif du gouvernement fédéral prévue dans l'énoncé économique et la mise à jour budgétaire.
- Certaines autorisations de dépenses vont se périmier.

On trouvera au tableau 1 ci-dessous un aperçu des dépenses prévues. On peut consulter une autre présentation des mêmes données à la page 1-3 de la Partie I (Plan de dépenses) du Budget.

TABLEAU 1
LE PLAN DE DÉPENSES ET
LE BUDGET PRINCIPAL DES DÉPENSES 2002-2003
(en millions de dollars)

Frais de la dette publique	36 300
Dépenses de fonctionnement et dépenses en capital	37 127
Prestations aux personnes âgées	26 350
Assurance-emploi	15 900
Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux	18 600
Péréquation	10 545
Autres transferts et subventions	18 805
Autres obligations législatives	4 698
Total du budgétaire du Budget principal des dépenses	168 325
Ajustements à rapprocher au Budget	4 575
Total du budgétaire des dépenses	172 900

Source : Budget des dépenses 2002-2003, Partie I, page 1-3

A. The Main Estimates

The Main Estimates present information on both budgetary and non-budgetary spending authorities. Budgetary expenditures include the cost of servicing the public debt; operating and capital expenditures; transfer payments to other levels of government, organizations or individuals; and payments to Crown corporations. Non-budgetary expenditures (loans, investments and advances) are outlays that represent changes in the composition of financial assets of the Government of Canada.

Of the \$170.4 billion set out in the Main Estimates, \$114.0 billion, or 66.9% are statutory expenditures. The remainder, \$56.4 billion, requires Parliamentary approval. In this year's Estimates, 20 departments or agencies plan to spend over a billion dollars in the fiscal year 2002-2003. The three largest budgets belong to the Department of Finance (\$65.3 billion), the Department of Human Resources Development (\$30.9 billion), and the Department of National Defence (\$11.8 billion).

The table beginning on page 1-24 of the 2002-2003 Estimates, Part II, entitled Budgetary Main Estimates by Standard Object of Expenditures, is an excellent place to begin a general review of the Main Estimates. The spending plans of all departments and agencies are divided among 12 categories of expenditures. The summary provided by the table allows a quick comparison of spending intentions among the various agents of the federal government. For instance, although the Department of Finance is requesting the largest appropriation, most of its budget (55.8%) is composed of "public debt charges," an item that occurs in no other department's spending plans.

B. 2002-2003 Estimates Meeting March 12, 2002

Senators began their examination of the 2002-2003 Estimates by reviewing the creation of a number of new initiatives in the Department of Natural Resources, which seem to appear before Parliament for the first time. For instance, on page 17-7, they identify among others a \$3.1 million contribution in support of electricity distributors to promote the sale of electricity from emerging renewable resources; a \$1.6 million contribution to the International Energy Agency Weyburn CO₂ Monitoring Project; and a \$4.5 million contribution in support of organizations associated with impact and adaptation research related to climate change. Senators wanted to know the authorities under which these and similar contributions are made. Some Senators are increasingly concerned about government initiatives that first come to light only in the Estimates. Mr Bickerton responded that these types of initiatives that first come to Parliament's attention through the Estimates process are generally created under several different types of statutes. In some cases, the initiative was created under an act for a specific program, which has been authorised by Parliament in an earlier year. In some instances, the appropriation is sought under the statute defining ministerial authorities. In the future, Senators would appreciate a reference to the Statute under which a significant new initiative is undertaken. He reminded the

A. Le budget principal des dépenses

Le Budget principal des dépenses présente des renseignements sur les autorisations de dépenses budgétaires et non budgétaires. Les dépenses budgétaires comprennent le service de la dette, les dépenses de fonctionnement et en capital et les paiements de transfert aux autres ordres de gouvernement, organismes et particuliers ainsi que les paiements aux sociétés d'État. Les dépenses non budgétaires (prêts, placements et avances) sont des dépenses qui représentent des changements dans la composition de l'actif financier de l'État canadien.

Sur les 170,4 milliards de dollars prévus dans le Budget principal des dépenses, 114,08 milliards (68 p. 100) concernent des dépenses législatives. Le reste des dépenses, 56,4 milliards de dollars, doit être autorisé par le Parlement. Dans le Budget des dépenses de cette année, 20 ministères et organismes prévoient des dépenses de plus d'un milliard de dollars en 2002-2003. Les trois plus gros budgets sont ceux du ministère des Finances (65,3 milliards de dollars), du ministère du Développement des ressources humaines (30,9 milliards de dollars) et du ministère de la Défense nationale (11,8 milliards de dollars).

Le tableau qui commence à la page I-26 de la Partie II du Budget des dépenses de 2001-2002 intitulé Budgétaire du Budget principal des dépenses par article courant de dépense donne une excellente idée d'ensemble du Budget des dépenses principal. Les plans de dépenses de tous les ministères et organismes y sont présentés en fonction de 12 catégories de dépenses. Le tableau permet de faire une comparaison rapide des projets de dépenses des divers agents du gouvernement fédéral. Par exemple, on constate facilement que le ministère des Finances demande les crédits les plus élevés, mais que le gros de son budget est constitué des «frais de la dette publique», un poste de dépenses qui n'apparaît dans les plans de dépenses d'aucun autre ministère.

B. Budget des dépenses 2002-2003 — Réunion du 12 mars 2002

Les sénateurs ont commencé leur étude du Budget des dépenses 2002-2003 par un examen de certaines mesures nouvelles du ministère des Ressources naturelles qui semblent être soumises pour la première fois au Parlement. Ils notent par exemple à la page 20-8 une contribution de 3,1 millions de dollars à l'appui des distributeurs d'électricité dans le but de promouvoir la vente d'électricité de nouvelles sources d'énergies renouvelables; une contribution de 1,6 millions de dollars au Projet de l'Agence internationale de l'énergie pour la surveillance du CO₂ à Weyburn; et une contribution de 4,5 millions de dollars à l'appui des organismes associés aux recherches sur l'impact et l'adaptation ayant trait au changement climatique. Les sénateurs voulaient savoir en vertu de quels pouvoirs ces contributions et d'autres contributions analogues sont effectuées. Certains sénateurs sont de plus en plus préoccupés par les mesures gouvernementales dont on apprend l'existence dans le Budget. M. Bickerton a répondu que les mesures dont le Parlement n'est saisi que par la voie du processus budgétaire relèvent généralement de diverses lois. Dans certains cas, la mesure en question est créée aux termes d'une loi pour les fins d'un programme précis qui a été autorisé par le Parlement antérieurement. Dans d'autres cas, le crédit est demandé aux

Committee that some foundation must exist to support the initiative to appear in the Estimates. Some Senators are concerned about statutes that give ministers the powers to spend large sums on initiatives that have not received Parliamentary scrutiny.

Questions were asked about the level of funding provided to the National Library. On page 4-24, the Estimates show that the Library's budget will only increase by \$489,000 to \$36.7 million in the fiscal year 2002-2003. At the same time the National Librarian has indicated that there is serious physical deterioration in the quality of the facilities that house the national collection. Senators were appalled to learn that the Library's facilities are so badly deteriorated that the collection is threatened with continuing water damages and potential fire hazards. Some Senators had the impression that the government has not responded to the National Librarian's request for funding to correct the problems that result in damages of valuable documents. Mr. Bickerton acknowledged the existence of a problem at the National Library and informed the Committee that the Library has recently requested additional resources in the amount of \$1 million. He expects that the amount allocated to correct these problems will appear in the next set of Supplementary Estimates. Although he could not confirm at this time that the requested amount would be sufficient to end these problems, he made it clear that it is Treasury Board policy to encourage agencies and departments to prepare capital expenditure plans to allow for ongoing repairs and maintenance of their facilities.

On page 4-1, the CBC estimates that in 2002-2003 it will have revenues of \$455.1 million. This is 13.9% or \$73.6 million less than the \$528.7 million included in last year's estimates. Senators wanted to know why the new estimate was so much less than that of the previous period and whether the estimate for revenues in 2001-2002 remains accurate. Ms Danagher told the Committee that the CBC expects revenues for the fiscal year 2001-2002 to be within 5% of the original estimates. She also explained that two reasons account for the differences in the revenue projections between the fiscal year 2001-2002 and 2002-2003. The first is that the fiscal year 2001-2002 includes the additional revenues earned from the broadcast of the Salt Lake City Olympic Games. The second is that the CBC has adopted a policy of reducing commercial interruptions in its broadcasts, which means lower revenues.

Senators expressed an interest in the operations of the National Capital Commission. Specifically, they noted that the Commission was seeking additional appropriations of \$34.2 million, most of which is earmarked for real asset management and development. In this connection, Senators require further assurances that the legitimate planning concerns of local governments are given proper weight in the decisions of the Commission. Senators were also interested in the Commission's expenditures on professional services related to new projects in the National Capital Region. Mr Bickerton did

termes d'une loi définissant les pouvoirs d'un ministre. À l'avenir, les sénateurs aimeraient voir la référence au statut en vertu duquel est entrepris une nouvelle initiative importante. Il a rappelé au Comité que toutes les mesures qui paraissent au Budget ont une justification quelconque. Certains sénateurs éprouvent des réserves au sujet des lois qui confèrent à des ministres le pouvoir de dépenser de fortes sommes et au sujet des mesures qui n'ont pas été examinées par le Parlement.

Des sénateurs ont posé des questions sur le financement de la Bibliothèque nationale. À la page 18-3, on constate que le budget de celle-ci n'est augmenté que de 489 000 \$ pour passer à 36,7 millions de dollars en 2002-2003. Pourtant, l'administrateur général de la Bibliothèque a signalé que la qualité des installations qui abritent les collections se détériore sérieusement. Les sénateurs ont été consternés d'apprendre que les installations laissent tant à désirer que les risques d'inondation et d'incendie sont constants. À la lecture du Budget, certains sénateurs avaient l'impression que le gouvernement n'a pas répondu aux vœux de l'administrateur général pour remédier aux problèmes qui causent des dommages à des documents inestimables. M. Bickerton a admis l'existence du problème à la Bibliothèque nationale et a dit au Comité que la Bibliothèque nationale avait récemment demandé un million de dollars de ressources additionnelles. Il prévoit que les sommes allouées pour corriger les problèmes précités paraîtront dans le prochain budget supplémentaire. Il n'a pas pu dire si le montant demandé serait suffisant pour mettre un terme aux problèmes, mais il a affirmé que le Conseil du Trésor avait pour politique d'encourager les ministères et organismes à préparer des plans de dépenses en immobilisations prévoyant les réparations et l'entretien de leurs installations.

À la page 18-11, on note que la Société Radio-Canada prévoit des recettes de 455,1 millions de dollars en 2002-2003, soit 73,6 millions de moins que le montant qui figurait dans le budget de l'année précédente (528,7 millions) ou une baisse de 13,9 p.100. Les sénateurs voulaient savoir pourquoi les projections de recettes étaient à ce point inférieures à celles de l'exercice précédent et si les projections de recettes pour 2001-2002 demeuraient exactes. Mme Danagher a dit au Comité que la Société Radio-Canada prévoyait que les chiffres définitifs sur les recettes de 2001-2002 tomberont à l'intérieur d'une fourchette de 5 p.100 de la prévision initiale. Elle a aussi expliqué que deux raisons expliquaient la différence entre les projections de dépenses pour 2001-2002 et 2002-2003 : les recettes additionnelles associées à la diffusion des Jeux olympiques de Salt Lake City et la nouvelle politique de réduction des annonces publicitaires durant les émissions adoptée par la Société Radio-Canada.

Les sénateurs se sont intéressés aux activités de la Commission de la capitale nationale. Ils ont noté en particulier que celle-ci sollicitait des crédits additionnels de 34,2 millions de dollars dont la majeure partie sont destinés à la gestion et au développement des biens immobiliers. À ce sujet, les sénateurs demandent une plus grande assurance que les intérêts légitimes de planification des gouvernements locaux soient pris en considération dans les décisions de la Commission. Les sénateurs se sont aussi arrêtés aux dépenses de services professionnels liées aux nouveaux projets dans la région de la capitale nationale. M. Bickerton n'avait pas

not have the details on hand, but he was able to explain that most of the Commission's increased requirements under its real asset management and development item referred to expenses in the preparation of the LeBreton Flats property. This includes amounts for the planning and the decontamination of the site to be used for the construction of the new museums.

Senators observed that the estimate for the Canada Student Loans program has declined by \$100 million compared to the level in the fiscal year 2001-2002. Mr. Bickerton explained that this does not result from a change in policy, but rather from an improved ability on the part of the government to forecast the actual take up in Student Loans.

Although the officials always attempt to provide immediate answers to Members questions, there remain outstanding matters. The officials agreed to provide information at a later date on several topics including on the activities of the national Capital Commission, the distribution of Canada Health and Social Transfers and Equalization Transfers among the provinces, the distribution of spending between the English and French services of the CBC, on the decline of funding for the Lieutenant-Governors etc.

As indicated above, your Committee expects, at a later date, to examine in greater detail various aspects of the government's spending plans.

Thursday, March 21, 2002

The Standing Senate Committee on National Finance has the honour to table its

FOURTEENTH REPORT

Your committee which was authorized by the Senate, on June 12, 2001, to examine and report on the effectiveness of and possible improvements to the present equalization policy ensuring that provincial governments have sufficient revenues to provide reasonably comparable levels of public service at comparable levels of taxation, now tables its report.

Respectfully submitted,

Le président,

LOWELL MURRAY

Chairman

de chiffres détaillés en mains, mais il a expliqué que la plupart des besoins additionnels de la Commission au poste Gestion et développement des biens immobiliers concernaient l'aménagement des terrains situés sur les plaines LeBreton. Cela comprend les frais de planification et les coûts de décontamination du site, où seront construits les nouveaux musées.

Les sénateurs ont remarqué que le budget du Programme canadien de prêts aux étudiants avait diminué de 100 millions de dollars par rapport à l'exercice précédent. M. Bickerton a expliqué que cette variation ne tenait pas à un changement de politique, mais au fait que le gouvernement était en mesure de prévoir avec davantage de précision la demande réelle de prêts étudiants.

Les témoins ont tenté de fournir des réponses immédiates aux sénateurs, mais certaines questions demeurent en suspens. Ils ont offert de fournir des renseignements complémentaires ultérieurement sur divers sujets notamment sur les activités de la Commission de la capitale nationale, sur la distribution du Transfert canadien en matière de santé et de programmes sociaux et des paiements de péréquation entre les provinces, sur la distribution des dépenses entre le service français et le service anglais de la Société Radio-Canada, sur la diminution des fonds prévus pour les lieutenants-gouverneurs, etc.

Comme on l'a dit plus haut, le Comité prévoit procéder plus tard à un examen plus détaillé de divers aspects des plans de dépenses du gouvernement.

Le jeudi 21 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des Finances nationales a l'honneur de déposer son

QUATORZIÈME RAPPORT

Votre Comité qui a été autorisé par le Sénat le 12 juin 2001 à étudier, afin d'en faire rapport, sur l'efficacité et les améliorations possibles de la politique actuelle de péréquation pour ce qui est de donner aux gouvernements provinciaux des revenus suffisants pour leur permettre d'assurer les services publics à un niveau de qualité et de fiscalité sensiblement comparables, dépose maintenant son rapport.

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Thursday, March 21, 2002

The Standing Senate Committee on National Finance, to which was referred Bill C-49, and act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on December 10, 2001, met this day at 9:01 a.m. to give consideration to the bill.

Senator Lowell Murray (*Chairman*) in the Chair.

[*English*]

The Chairman: Honourable senators, we have a quorum. We have three sets of witnesses this morning, the first from the United Steelworkers of America, Mr. McBrearty, Mr. Falconer, and Mr. Deveau.

Mr. McBrearty has an opening statement to make. Please proceed.

Mr. Lawrence McBrearty, National Director, United Steelworkers of America: First, I should like to thank the committee for agreeing to hear our submission on Bill C-49. The steelworkers are committed to assisting the government and the minister in making a correct decision regarding security. Our union knows the industry, the employers, and, of course, the workers. We think we have a unique perspective that can help make Canadian society even more safe and secure.

Security, whether at airports or other public and private locations, is everyone's responsibility, and everyone should participate in making it work.

Our union is a general workers' union that represents over 180,000 members in all regions of Canada and in all sectors of the economy, including the service sector in general and the security industry in particular. We represent about 25,000 security guards and officers working in private security companies such as Initial, Group 4, Securitas, the Canadian Corps of Commissionaires and more. To put that figure in perspective, the Steelworkers represent far more security officers than any other union in Canada and is a larger presence in the industry than any other single employer. Therefore, we offer the biggest window on the contract security industry.

About 800 to 1,000 of our members provide pre-screening services at airports across Canada, including the two Montreal airports, Quebec City, Mont Joli, Seven Islands, Baie Comeau, Ottawa, Calgary, St. John's, Newfoundland, Gander, Deer Lake, Stephenville, Goose Bay, Wabush and others.

The contract security industry in Canada consists of a large number of security firms, ranging from very large companies employing thousands of security officers to very small businesses with only a handful of employees. However, contract security firms of all sizes operate essentially the same way. The firm enters into a contract with a client to assign security officers to a client's site. Security officers' duties may range from simple watch-

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le jeudi 21 mars 2002

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales, saisi du projet de loi C-49, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 10 décembre 2001, se réunit ce jour à 9 h 01 afin d'examiner le projet de loi.

Le sénateur Lowell Murray (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président: Honorables sénateurs, nous avons le quorum. Nous recevons trois groupes de témoins ce matin, le premier étant les Métallurgistes unis d'Amérique, représenté par M. McBrearty, M. Falconer et M. Deveau.

M. McBrearty veut faire une déclaration liminaire. Vous avez la parole.

M. Lawrence McBrearty, directeur national, Métallurgistes unis d'Amérique: Je veux tout d'abord remercier le comité d'avoir accepté de nous entendre au sujet du projet de loi C-49. Les travailleurs de la métallurgie sont résolus à aider le gouvernement et le ministre à prendre la bonne décision en matière de sécurité. Notre syndicat connaît l'industrie, les employeurs et, bien entendu, les travailleurs. Nous estimons de ce fait être particulièrement bien placés pour contribuer à rendre la société canadienne encore plus sûre.

La sécurité, que ce soit dans les aéroports ou dans d'autres lieux publics et privés, est l'affaire de tout le monde et chacun devrait faire de son mieux pour l'assurer.

Nous sommes un syndicat généraliste qui représente plus de 180 000 membres dans toutes les régions du Canada et tous les secteurs de l'économie, y compris celui des services en général et les services de sécurité en particulier. Nous représentons quelque 25 000 vigiles et agents de sécurité travaillant dans des entreprises privées telles qu'Initial, Group 4, Securitas, le Corps canadien des commissionnaires, et cetera. Pour placer ce chiffre en perspective, notre syndicat représente bien plus d'agents de sécurité que n'importe quel autre syndicat canadien et a une plus forte présence dans cette industrie que tout employeur. Par conséquent, nous offrons la plus grande fenêtre sur l'industrie privée de la sécurité.

Entre 800 et 1 000 de nos membres assurent les contrôles avant l'embarquement dans des aéroports de tout le Canada, notamment les deux aéroports de Montréal, ceux de Québec, Mont-Joli, Sept-Îles, Baie Comeau, Ottawa, Calgary, St. John's (Terre-Neuve), Gander, Deer Lake, Stephenville, Goose Bay, Wabush et d'autres encore.

Le secteur canadien des services de sécurité à contrat est composé d'un grand nombre de compagnies de sécurité, qui vont de très grandes sociétés, employant des milliers d'agents, à de très petites entreprises qui n'en comptent que quelques-uns. Cependant, quelle que soit leur taille, les agences de sécurité à contrat fonctionnent toutes sensiblement de la même manière. La compagnie signe un contrat avec un client pour l'affectation

keeping to more sophisticated monitoring and screening. The venue may be a construction site, a residential site, an office building, a government complex, airports and others.

Generally, security firms operate with very little overhead. There are few supervision and managerial employees. Little office space is required. The cost of uniforms and, if necessary, patrol vehicles, is minimal. Currently, training is limited, at best. Labour is the largest operating cost to security firms.

Security firms secure work through competitive bidding for clients' contracts. The lowest bidder usually wins the contract. Security firms earn profit based on the difference between their actual costs and the fees they receive under the contract. Wages are the basis of competition in this industry. Cutthroat bidding between security agencies has meant that clients' contracts frequently change.

For all of these reasons, low wage rates, poor working conditions, minimal training, and quality standards and high levels of employee turnover have characterized the security industry. As a result, few view employment as a security officer as a viable, long-term career choice.

Efforts to move the industry toward client selection based on quality of service have been severely hampered by the intensely competitive nature of the industry. Investments in training, management infrastructure, communication technology and so forth raise operating costs. Employers choosing to make these investments are vulnerable to losing contracts to their competitors.

High employee turnover means additional costs to train new employees. Training costs may be significant — particularly with respect to client sites such as airports where the security assignment requires specialized skills and qualifications.

We believe that our policy, which is included in the written submission, if implemented fully, would stabilize the industry and improve security.

In addition to our goals on regulations, licensing and training, the main reason for our presentation today is the Steelworkers believe the following two issues need to be included in Bill C-49 to make it work. First, the need to add successor rights provisions to the draft legislation and, second, compensation to the board of governors of the new authority.

All Canadian labour relations statutes include provisions for successor rights. Successor rights provisions require that a company purchasing another company that is bound by a collective agreement step in the shoes of the preceding company as the vendor and assume all of the obligations under the

d'agents à un lieu désigné. Les fonctions des agents de sécurité vont de la simple surveillance à des mesures de contrôle plus élaborées. Le lieu peut être un chantier de construction, une résidence, un immeuble à bureaux, un complexe gouvernemental, un aéroport, et cetera.

Actuellement, les agences de sécurité ont peu de frais généraux. La supervision est réduite au minimum et la firme compte donc peu de cadres. Ces entreprises requièrent peu d'espace à bureaux. Le coût des uniformes et, si besoin est, des voitures de patrouille est minime. À l'heure actuelle, la formation est superficielle, si même il y en a. La main-d'oeuvre représente le coût le plus important.

Les agences de sécurité obtiennent du travail en soumissionnant sur les appels d'offres lancés par les clients. Le plus bas soumissionnaire obtient habituellement le contrat. Ces entreprises font leur profit sur la différence entre leur coût réel et les sommes reçues en vertu du contrat. La concurrence dans cette industrie se fait autour des salaires. La concurrence féroce lors des appels d'offres entre agences de sécurité fait que les contrats changent souvent de main.

Pour toutes ces raisons, le secteur des services de sécurité se caractérise traditionnellement par des salaires peu élevés, des conditions de travail médiocres, une formation et des normes de qualité lacunaires et un fort roulement de personnel. De ce fait, rares sont ceux qui considèrent un emploi d'agent de sécurité comme un choix de carrière viable et à long terme.

Les efforts visant à motiver le choix du client par la qualité du service ont toujours été freinés par la nature fortement concurrentielle du secteur. Les investissements dans la formation, l'infrastructure de gestion, la technologie des communications, et cetera, font grimper les coûts d'exploitation. Les employeurs qui choisissent de faire de tels investissements deviennent vulnérables face à leurs concurrents.

Le roulement de personnel inflige des coûts supplémentaires pour former les nouveaux employés. Le coût de la formation peut être considérable, surtout quand les conditions du contrat exigent des compétences et des qualifications particulières, comme c'est le cas dans les aéroports.

Nous pensons que notre politique, qui est explicitée dans le mémoire, si elle était pleinement appliquée, stabiliserait l'industrie et améliorerait la sécurité.

En sus de nos objectifs en matière de réglementation, d'accréditation et de formation, le principal motif de notre comparution aujourd'hui tient au fait que le projet de loi C-49, à notre sens, pour être fonctionnel, exige que deux problèmes soient réglés. Premièrement, il faudrait ajouter des dispositions touchant les droits de successeur au projet de loi et, deuxièmement, il y aurait lieu de revoir la nomination des membres du conseil de la nouvelle administration.

Toutes les lois canadiennes régissant les relations de travail comportent des dispositions régissant les droits de successeur. Ces dispositions prévoient qu'une compagnie qui achète une compagnie liée à un syndicat par une convention collective prend la place de celle-ci et respecte toutes les obligations prévues

collective agreement. In this way, the sale of a business does not interrupt the employees' job security. The purpose of successor rights provisions is to protect the stability of labour relations.

The successor rights provisions of the Canada Labour Code are located at sections 43 and 47.1. The successor rights provisions of the code only apply in the context of the sale of business. However, there is no sale of a business within the meaning of the code when a client decides to replace one contractor with another contractor or when a client decides to stop using a contractor and start using its own employees to perform the work.

There exist no statutory successor rights that could continue a collective agreement between a union and a contractor security firm after that firm loses its client contract. We have cautioned the government that if successor rights provisions are not included in the legislation, it would destabilize the delivery of airport security services.

We have repeatedly urged the government to ensure that our members working at airports receive job security and that our union maintains its current role. That is the reason we have urged the government to include provisions for successor rights in any legislation that creates a new agency for administering airport security. Bill C-49, as proposed, does not include any provisions for successor rights. We urge honourable senators to rectify this omission.

An obvious simple and effective means of creating successor rights for security operatives would be to include a "deemed sale of business" clause which would apply only to security services provided under the new legislation. Therefore, this inclusion of deeming successor rights would ensure stability in the provision of airport security by ensuring that labour relations between management and security officers and their bargaining agents would not be disrupted. This would also ensure the continuity of employment of security officers who, in many cases, have years of experience at their respective airports.

Failure to provide successor rights would continue the problem of high employee turnover among security officers assigned to airports. High turnover will result in higher costs, adding to the ongoing expenses of qualifying and training security officers assigned to the airports. High turnover will also result in additional security risks, as relatively new employees would be performing background checks on new hires with the potential of oversight and other failures.

For all of these reasons, reliable and effective airport security demands a stable workforce. Only job security and continuing terms of employment can reduce turnover and ensure workforce stability. Successor rights are needed, and they are the answer.

par la convention collective. De cette façon, la vente de la compagnie ne met pas en cause la sécurité d'emploi. Les droits de successeur visent à préserver la stabilité des relations de travail.

Dans le Code canadien du travail, les dispositions relatives aux droits de successeur sont couvertes par les articles 43 à 47.1. Elles ne s'appliquent que dans le contexte de la vente d'une entreprise. Or, il n'y a pas de vente d'entreprise, au sens du code, lorsqu'un client décide de ne plus utiliser les services d'un fournisseur et d'utiliser plutôt ses propres employés pour l'exécution de la fonction que le sous-traitant assumait auparavant.

Par conséquent, aucun droit de successeur ne permet de maintenir une convention collective entre un syndicat et une compagnie de sécurité à contrat lorsque celle-ci perd un contrat. Nous avons à maintes reprises mis le gouvernement en garde, lui faisant savoir que si le projet de loi ne contient pas des dispositions sur les droits de successeur, cela déstabiliserait la prestation des services de sécurité dans les aéroports.

Nous avons à maintes reprises exhorté le gouvernement à faire en sorte que nos membres qui travaillent dans les aéroports jouissent de la sécurité d'emploi et que le syndicat conserve son rôle actuel. C'est pourquoi nous avons appelé le gouvernement à englober des dispositions relatives aux droits de successeur dans toute loi portant création d'une nouvelle Administration de la sûreté du transport aérien. Le projet de loi C-49, en l'état, ne contient pas de telles dispositions. Nous exhortons les honorables sénateurs à rectifier cette omission.

Un moyen évident, simple et efficace d'établir des droits de successeur pour les agents de sécurité serait d'inclure une clause de «présomption de vente d'une entreprise» qui s'appliquerait uniquement aux services de sécurité fournis sous le régime de la nouvelle loi. Ainsi, on assurerait la stabilité de la fourniture des services de sécurité aéroportuaire en assurant que les relations de travail entre la direction et les agents et leur syndicat ne seraient pas perturbées. On garantirait également la continuité de l'emploi des agents qui, dans bien des cas, comptent des années d'expérience au même aéroport.

Le défaut d'assurer les droits de successeur ferait perdurer le problème du fort taux de roulement dans le personnel de sécurité des aéroports. Ce roulement entraînera une majoration des coûts, en particulier sur le plan de l'accréditation et de la formation des agents de sécurité aéroportuaire. En outre, il en résultera également des risques accrus pour la sécurité puisque des employés de relativement fraîche date seront amenés à vérifier les antécédents des nouvelles recrues et seront susceptibles de commettre des oublis et d'autres erreurs.

Pour toutes ces raisons, une sécurité fiable et efficace dans les aéroports exige un effectif stable. Seule la sécurité d'emploi et le maintien des conditions d'emploi peuvent ralentir le roulement et assurer la stabilité de l'effectif. Les droits de successeur sont donc nécessaires et constituent la solution.

The proposed legislation also provides for an 11-member board of governors. Four seats are assigned to representatives of the airline, industry and airport authorities. The remaining seven seats are assigned to appointees selected by the Governor in Council on the recommendation of the Minister of Transport.

We believe that at least one of the seats on the board of governors should be assigned to an appointee able to reflect the experience and expertise of the security officers who actually deliver the services that ensure public safety.

We completely reject any suggestion that the only "stakeholders" in airport security are the airlines, airport authorities and the public. We consider it self-evident that security officers are stakeholders at least as significant as the other stakeholders.

Further, we do not accept the suggestion that the perspective of security officers coincides with members of the general public. Again, no other participant in airport security possesses the security officer's experience, expertise and frontline exposure to security issues. Only representatives of security officers can provide the new agency board with unfiltered information regarding directives, standards or other measures that the new board may establish.

The steelworkers want to be part of the solution with respect to airport security and other private security issues and not be part of the problem.

We presented our position to the Finance Committee of the House of Commons. The changes the committee recommended were overridden when the bill came back to the House. We believe these changes only make the new legislation better and will strengthen security in Canada.

Senator Lawson: I can make my position very simple. I agree. I regret that you were not aware of the gathering last evening at which the ministers were present. I believe you would have found it very informative as to the positions they took.

We made the position to them that if this program is to be successful it is important to have the advantage of a workforce which, based on training, skill, experience and commitment, will be the key to its success. There should be some recognition of that.

As you pointed out clearly this morning, you represent 25,000 workers and that the government is making a serious mistake in not taking advantage of that experience. Those of us who have been in the labour management field for any period of time know that success is achieved when you have the cooperation and commitment of the workers in order to make it a success.

I do not think the issue of successor status has been raised before. We raised it last night. The minister indicated that he would obtain some information that would ensure some recognition be given to successor status. In what form, we do not know. He did not talk about agreeing to any amendment. We

Le projet de loi prévoit également un conseil d'administration de 11 membres. Quatre sièges sont attribués aux représentants des compagnies aériennes et des administrations aéroportuaires. Les sept membres restants sont nommés par le gouverneur en conseil sur la recommandation du ministre des Transports.

Nous pensons qu'au moins un des sièges au conseil d'administration devrait être réservé à une personne représentant l'expérience et les connaissances des agents de sécurité, c'est-à-dire ceux-là mêmes qui fournissent le service au public.

Nous rejetons totalement l'idée que les seules «parties intéressées» par la sécurité aéroportuaire soient les compagnies aériennes, les administrations aéroportuaires et le public. Nous pensons qu'il va de soi que les agents de sécurité sont des intervenants au moins aussi importants que ces autres parties.

De plus, nous réfutons l'idée que l'optique des agents de sécurité coïncide avec celle du grand public. Je le répète, aucun autre participant à la sécurité des aéroports ne peut se targuer de posséder l'expérience, les connaissances et le contact de première ligne de ces agents. Seuls des représentants des agents de sécurité pourront offrir au conseil une information non filtrée sur l'efficacité des directives, des normes ou autres mesures que le conseil pourra établir.

Le syndicat des métallurgistes souhaite être un élément de la solution au problème de la sécurité dans les aéroports et autres lieux privés, et non pas être un élément du problème.

Nous avons exposé notre position au Comité des finances de la Chambre des communes. Les amendements apportés par le comité ont été rayés par la Chambre, au stade du rapport. Nous pensons que ces changements amélioreraient la loi et renforceraient la sécurité au Canada.

Le sénateur Lawson: Ma position est très simple: je suis d'accord. Je regrette que vous n'ayez pas été au courant de la réunion d'hier soir à laquelle les ministres étaient présents. Je pense que les positions qu'ils ont exprimées vous auraient intéressés.

Nous avons fait valoir que si ce programme doit réussir, il importe de disposer d'une main-d'oeuvre qualifiée, expérimentée et dévouée et que c'est là que réside la clé du succès. On ne peut le nier.

Comme vous l'avez fait ressortir ce matin, vous représentez 25 000 travailleurs et le gouvernement commettrait une grave erreur s'il ne mettait pas à profit cette expérience. Ceux d'entre nous qui ont travaillé dans le domaine des ressources humaines savent bien que la réussite passe par la collaboration et le dévouement des travailleurs.

Je ne pense pas que la question des droits de successeur ait été soulevée auparavant. Nous l'avons abordée hier soir. Le ministre a indiqué qu'il se renseignerait et ferait en sorte que le statut de successeur soit reconnu d'une certaine façon. Sous quelle forme, nous ne le savons pas. Il n'a pas parlé d'accepter un amendement.

know the reluctance of the government to agree to amendments. However, he did indicate that they would be responsive in the area of successor status. I think that is very important.

One point I raised with the minister is that this is a new agency. I said if you hire new employees to work directly for the new agency — which is one of the provisions in the three options they have — does this mean public service unions would have the right to come in and organize these people or, under the present government agreements, which contain successor clauses, would they have certain rights?

There seemed to be a moment of uncertainty on their part as to what would happen there. Certainly, my position is that recognition must be given to existing contracts and that there is a long-time provision in the Canada Labour Code that provides for successor status. That should have been included automatically in this case. We made that position. I certainly support the position that you are putting forward, Mr. McBrearty.

I detect there is a reluctance on the part of the government to agree to an amendment at this date because they are targeting a start-up date of April 1.

On the issue of representation, Minister Collenette said:

I have already committed that among the seven government representatives, there will be a person or persons sensitive to organized labour's goals and ideals, and similarly for the tourist industry and other affected stakeholder groups.

I asked him specifically if that would include labour representatives — in particular labour representatives from those organizations that presently represent some of the workers and are likely, with successor status, to have continuing contracts. In other cases where there is not successor status and if they give contracts to existing airport authorities, then those contracts should continue to exist. He said that all those contracts would be respected. He also said that there would be people who are sensitive to organized labour's goals. I asked if that would include representatives of the workers. He was not precise or definitive, but he left me with the impression that consideration would be given to that.

Your submission is right on point and has significant merit.

Mr. McBrearty: We met with Minister Collenette on many occasions and had very open and frank discussions.

We know that the issue of successor rights would cause certain difficulties in labour relations. I will explain. The Canada Labour Code has successor rights now. However, the Canada Labour Code does not have successor rights that apply to a contractor of a client. Let us say that I am a businessman and I contract out work to workers who are unionized. If, tomorrow, I change contractors, then no successor rights apply. Successor rights apply to a company.

Nous connaissons la réticence du gouvernement à accepter des amendements. Toutefois, il a indiqué qu'il ferait quelque chose à cet égard. Je pense que c'est très important.

Un point que j'ai abordé avec le ministre est le fait qu'il s'agit là d'un organisme nouveau. J'ai posé la question de savoir si la nouvelle administration embaucherait directement les effectifs — l'une des trois options qu'elle possède — et si cela signifierait que les syndicats de la fonction publique auraient le droit de représenter ces employés, ou encore disposeraient de certains droits aux termes des conventions collectives actuelles, lesquelles contiennent des clauses de succession.

Cette question a suscité un certain flottement chez eux. Ma position en tout cas est qu'il faut reconnaître les conventions collectives existantes et il existe de longue date une disposition dans le Code canadien du travail assurant les droits du successeur. Cela aurait dû être repris automatiquement ici. C'est la position que nous avons défendue. Et je souscris totalement à celle que vous avez exprimée, monsieur McBrearty.

Je détecte une réticence de la part du gouvernement à accepter un amendement à ce stade, car il prévoit le démarrage le 1^{er} avril.

Au sujet de la représentation, le ministre Collenette a déclaré:

Je me suis déjà engagé à ce que, parmi les sept représentants gouvernementaux, figurent une ou des personnes sensibles aux objectifs et idéaux syndicaux, et cela vaut également pour l'industrie touristique et d'autres groupes concernés.

Je lui ai demandé expressément si cela signifie qu'il y aura des représentants des syndicats — en particulier des syndicats qui représentent actuellement les travailleurs et sont susceptibles, avec le statut de successeur, d'avoir des conventions collectives en vigueur. Dans les cas où il n'y a pas de statut de successeur et où les contrats sont adjugés aux administrations aéroportuaires, ces conventions devraient être maintenues. Il a dit que toutes ces conventions collectives seraient respectées. Il a dit également qu'il y aurait au conseil des membres sensibles aux objectifs syndicaux. Je lui ai demandé si cela engloberait des représentants des travailleurs. Il n'a pas donné de réponse précise ou catégorique, mais m'a donné l'impression qu'il l'envisagerait.

Votre présentation était tout à fait pertinente et me paraît parfaitement fondée.

M. McBrearty: Nous avons rencontré le ministre Collenette à maintes reprises et avons eu des entretiens très libres et francs.

Nous savons que la question des droits de successeur causerait certaines difficultés sur le plan des relations de travail. Je m'explique. Le Code canadien du travail contient actuellement les droits de successeur. Cependant, ces droits ne s'appliquent pas à l'entrepreneur sous contrat d'un client. Supposons que je suis un chef d'entreprise et sous-traite du travail à des travailleurs syndiqués. Si, demain, je change de sous-traitant, les droits de successeur ne s'appliquent pas. Les droits de successeur s'appliquent uniquement aux employés directs d'une entreprise.

I will cite as an example the Iron Ore Company of Canada. My good friend the senator and I worked there together in the early 1980s. If the Iron Ore Company of Canada sells its business to Rio Tinto, successor rights apply. If the Iron Ore Company of Canada has subcontractors there, then Rio Tinto is not obliged to adhere to any rules of the subcontractor because the code does not apply.

We have also met with the Minister of Labour on this bill. We know that if we try to apply pressure, as we usually do, on ministers to amend the Labour Code to have successor rights in the security industry, mainly in the airports, then amendments to the Labour Code would be applicable to all employers, workers and unions across the country. We know that there are contractors and companies who do not want this. We understand that. We went through that debate.

This is why we are saying that we are dealing with very particular piece legislation, one that is very much needed because of events that we all know about and that we do not want to live through again.

I am not a lawyer. However, in new legislation the government has the opportunity and the authority to write whatever they want to write into it. This is why we are not asking for amendments to the Labour Code. We are not for something that would cause a hassle across the country with certain employers or contractors. We are saying that the legislation says that in the case of the security in the airports, that when a new security firm comes in it is a “deemed sale of business.” It is not amending the Labour Code.

We have been involved in the security industry across Canada for more than 30 years now. A high percentage of the people who work in the security industry are single-parent women who, if they are not working below minimum wage, are at minimum wage. They must work many hours to have fair — I cannot even call it “fair” — take-home pay. When I talk to people about this, they say, “Yes, Lawrence, but they are with your union, why do you not get them better contracts?” The minute we get them 10 cents more an hour from Securitas, for example, or Group 4, when the bid comes up for a new contract, another security firm comes in and bids 10 cents less and they get it. There is no civilization in the industry. However, the bigger employers agree with us.

We need security in our airports. What happened in the United States can happen anywhere; I truly hope it will never happen in Canada. If we do not focus on how we will treat the security of the public at the airports, and we hang our hat on some things that are mere details and not really important issues, then I will say — as we usually say at our negotiation tables — the train will pass and we will have forgotten to get on it. We do not see this as a big issue.

Prenons comme exemple la compagnie minière IOC. Mon ami le sénateur et moi-même y avons travaillé tous deux au début des années 80. Si la compagnie minière IOC est rachetée par Rio Tinto, les droits de successeur s’appliquent. Mais si la compagnie minière IOC avait des sous-traitants, Rio Tinto n’est obligée de respecter aucune règle du sous-traitant, car le code ne s’applique pas aux sous-traitants.

Nous avons rencontré également le ministre du Travail au sujet de ce projet de loi. Nous savons que si nous faisons pression, comme nous le faisons habituellement, sur les ministres afin qu’ils modifient le Code du travail de telle façon que les droits du successeur s’appliquent à l’industrie de la sécurité, principalement dans les aéroports, alors ces modifications au Code du travail s’appliqueront à tous les employeurs, travailleurs et syndicats dans tout le pays. Or, nous savons qu’il y a des compagnies qui ne le souhaitent pas. Nous comprenons cela. Nous avons eu tout ce débat.

C’est pourquoi nous disons qu’il faut plutôt inscrire ces droits dans cette loi particulière, une loi qui est devenue nécessaire à cause des événements que nous connaissons tous et que nous ne voulons surtout pas revivre.

Je ne suis pas juriste. Cependant, dans cette nouvelle loi, le gouvernement a la possibilité et la faculté d’inscrire tout ce qu’il veut. C’est pourquoi nous ne demandons pas la modification du Code du travail. Nous ne voulons pas quelque chose qui susciterait les objections d’un certain nombre d’employeurs ou entrepreneurs. Nous demandons simplement que dans ce projet de loi, qui est limité à la sécurité aéroportuaire, lorsque cette nouvelle administration prendra les choses en main, on considère que c’est une «vente réputée d’entreprise». Ce n’est pas modifier le Code du travail.

Cela fait maintenant plus 30 ans que nous représentons les agents de sécurité au Canada. Un fort pourcentage de ces derniers sont des mères célibataires qui travaillent au salaire minimum, voire moins. Elles doivent effectuer beaucoup d’heures pour avoir un chèque de salaire net décent — je ne peux même pas le qualifier de «décent». Lorsque je dis cela autour de moi, on me rétorque: «Oui, Lawrence, mais c’est ton syndicat qui les défend, pourquoi ne leur obtiens-tu pas de meilleures conditions?» Mais à la minute où nous arrachons dix cents l’heure de plus à Securitas, par exemple, ou Group 4, à l’appel d’offres suivant, une autre agence arrive et soumissionne pour dix cents de moins et emporte le marché. Il n’y a pas de civilisation dans cette industrie. Cependant, les gros employeurs sont d’accord avec nous.

Nous avons besoin d’aéroports sûrs. Ce qui s’est passé aux États-Unis peut arriver partout; j’espère vraiment que cela n’arrivera jamais au Canada. Si nous ne veillons pas à la façon dont la sécurité du public est assurée dans les aéroports, ou si nous butons sur de simples détails, des choses qui ne sont pas réellement importantes, alors je dis — comme nous le disons habituellement à nos tables de négociation — le train passera et nous aurons oublié de sauter dedans. Nous ne pensons pas que ce soit une grosse affaire.

As Senator Lawson mentioned, the new authority has the authority to hire. They will hire the employees themselves, or they can be contracted out, or they can be both.

I do not know if any honourable senators have ever been in labour relations. We are dealing with up to five employers and a few other unions inside the same industry. We are dealing here with the lives of people. We must stabilize the workforce for these men, women and young people who are working in the security industry. We cannot tell these people that it does not matter who their employer will be in the morning.

The people who are working as screeners on the main floors of airports, or in what I call the basements of airports putting luggage on planes, must feel that they are protected and secure. When they feel they are protected and secure, the passengers — Canadian citizens — will feel protected and secure.

What has been happening in the airports is not the fault of security employees. It could have happened to anyone. This is why we are saying successor rights are needed.

With regard to the board, we feel that we can bring some expertise to it. We have sat on company boards before. Our union helped to restructure Algoma Steel, for example. We had three members on the board of the company. We know how boards operate. I am not asking for a seat on the board; I have other things to do. There are many security companies that need to be organized, and we intend to do it. However, we would like to have an appointee, a seat of the board. We would like to be able to suggest to the minister a person who is capable of filtering and communicating the right information to the board as to what is happening with security in airports. If this legislation is to govern 90 airports across the country, someone will have to know what is going on in those airports.

One cannot depend on a board of an airport authority. Mind you — and I say this openly — there are too many bosses in the airports now. The security system is left and right. We believe we can help. If we do not help, then just take us off the board and we will go with that. However, we would like the chance to be part of the solution and not part of the problem.

Senator Comeau: Last night, two ministers appeared before us. The impression that I had from the ministers' statements was that because of September 11, we have to hurry, we have to make a mad rush to get some things in place and, if there are casualties in the process, then Canadians will accept it because it is a part of life. That was more or less the impression with which I was left. I identified casualties in rural communities without actually going into the full details of the impact of such actions. We are now hearing about another group of victims of September 11 due to haste in bringing forward this legislation.

It was somewhat scary to hear from you that our airport security people are based on the low bidder. Whoever bids the lowest will get the contract — it has been that way up to now. However, in light of September 11, one would have thought that

Comme le sénateur Lawson l'a indiqué, la nouvelle administration a le pouvoir d'embaucher. Elle peut recruter elle-même, ou bien elle peut sous-traiter, ou faire les deux à la fois.

Je ne sais pas si parmi vous certains ont eu à s'occuper de relations de travail. Nous traitons avec jusqu'à cinq employeurs et quelques autres syndicats dans ce secteur. C'est la vie de gens qui est en jeu. Nous devons stabiliser l'emploi pour ces hommes, femmes et jeunes qui travaillent dans le domaine de la sécurité. Nous ne pouvons leur dire que peu importe qui sera leur employeur demain matin.

Ceux qui travaillent comme contrôleurs aux portes d'embarquement des aéroports, ou dans les coulisses où sont manutentionnés les bagages, doivent se sentir protégés et à l'abri. Lorsqu'eux-mêmes se sentiront protégés et à l'abri, les voyageurs — les citoyens canadiens — se sentiront aussi protégés et à l'abri.

Ce qui s'est passé dans les aéroports n'est pas de la faute des agents de sécurité. Cela aurait pu arriver à n'importe qui. C'est pourquoi nous disons que les droits du successeur sont nécessaires.

En ce qui concerne le conseil d'administration, nous pensons que notre expérience peut être précieuse. Ce ne serait pas la première fois que nous siégeons à des conseils d'administration d'entreprise. Notre syndicat a aidé à restructurer Algoma Steel, par exemple. Nous avons trois membres au conseil d'administration de cette société. Nous savons comment fonctionnent les conseils d'administration. Je ne demande pas à y siéger moi-même, j'ai autre chose à faire. Il y a beaucoup de compagnies de sécurité à syndiquer et nous avons l'intention de le faire. Cependant, nous aimerions avoir un représentant, un siège au conseil. Nous aimerions pouvoir suggérer au ministre une personne qui est capable de filtrer et de communiquer au conseil les renseignements voulus sur ce qui se passe dans les aéroports. Puisque cette loi va régir 90 aéroports du pays, il faudra bien que quelqu'un sache ce qui s'y passe.

On ne peut s'en remettre pour cela à une administration aéroportuaire. En effet — et je le dis carrément — il y a déjà trop de patrons dans les aéroports aujourd'hui. La responsabilité de la sécurité est trop dispersée. Nous pensons pouvoir aider. Si notre présence ne contribue rien, alors excluez-nous du conseil et nous l'accepterons. Cependant, nous aimerions avoir la possibilité d'être un élément de la solution et non du problème.

Le sénateur Comeau: Deux ministres ont comparu ici hier soir. L'impression que j'ai retirée de leurs déclarations est qu'il y a urgence, à cause du 11 septembre, qu'il faut se précipiter pour mettre les choses en place et que s'il y a des éclopés qui restent au bord du chemin, les Canadiens l'accepteront car c'est la vie. C'est plus ou moins l'impression que j'ai retirée. J'avais évoqué les localités rurales, sans vraiment entrer dans le détail des effets de cette mesure. Nous découvrons maintenant un autre groupe de victimes du 11 septembre, du fait de la hâte avec laquelle on veut faire adopter cette loi.

Cela m'a inquiété d'entendre de votre bouche que les contrats de sécurité aéroportuaire sont adjugés au plus bas soumissionnaire. Quiconque offre le moindre prix remporte le contrat — c'était ainsi jusqu'à maintenant. Cependant, depuis le

we might have seen the light and said, "Look, we cannot go with low bidder on this stuff; we have to go with the best." Training and simulation programs cost money.

With the \$2.2 billion that the government says it needs over the next five years to assure Canadians that airports are secure. I do not see how that can be possible based on the lowest bid.

Because this is a scary prospect, was any discussion held with your group as to ideas concerning the preparation of this bill that is before us? Was there any dialogue with your group on this proposed legislation?

Mr. McBrearty: As I mentioned earlier, we had some very early discussions, with the Minister of Transport before the bill came out. These discussions were friendly and open, much like the one we are having today. At that time, we raised the importance of training, which goes a long way to answering the question of stability.

Currently, licensing of security guards differs from province to province. In some provinces, the employee receives the certification or permit. In other provinces, it is the employer, the security firm that receives it.

There is minimal training. We want the licensing done after the training, and we want very high-level training. I have been meeting with HRDC and the security companies, and we are currently organizing a national training industrial council in the security industry across the country from. We will be receiving some seed money from HRDC.

The issue of the low bidder has been explained to the minister. It is not new to those in the security industry. National standards must be included in the proposed bill. We have examples of national standards in our union. We have what we call the "master agreements."

A good example of what happens in the security industry in the Province of Quebec is called the "decree system." In the 1940s, the Canadian government introduced a decree system. The Province of Quebec kept it and introduced it in special sectors.

We represent more than 15,000 security men and women in Quebec. We negotiate one collective agreement with the major companies in the security industry. The employers were asked to form employer associations. We sat down with the employer associations and negotiated a collective agreement. I advised the minister that we agreed in Quebec, and we are also prepared to agree, with respect to the new legislation at airports, that there will be no strikes in the security industry.

Once that collective agreement is negotiated, the government expands it as a provincial decree. A security company cannot pay less than that decreed or contained in the collective agreement. That is one way of implementing it.

11 septembre, on aurait pu penser que les yeux se seraient ouverts et que l'on aurait dit: «Nous ne pouvons plus opter pour le plus bas soumissionnaire, il faut plutôt choisir le meilleur». La formation et les programmes de simulation coûtent cher.

Le gouvernement dit avoir besoin de 2,2 milliards de dollars au cours des cinq prochaines années pour garantir aux Canadiens que les aéroports sont sûrs. Je ne vois pas comment on pourrait le faire en se fiant au plus bas soumissionnaire.

Étant donné que cette perspective est inquiétante, est-ce que votre groupe a été consulté lors de l'élaboration de ce projet de loi? Y a-t-il eu un dialogue avec votre syndicat sur ce projet de loi?

M. McBrearty: Comme je l'ai mentionné, nous avons eu quelques discussions au tout début avec le ministre des Transports, avant le dépôt du projet de loi. Ces discussions étaient amicales et franches, un peu comme celles que nous avons aujourd'hui. Nous avons alors insisté sur l'importance de la formation, formation qui contribue largement à régler le problème de l'instabilité.

Actuellement, l'accréditation des gardiens de sécurité diffère d'une province à l'autre. Dans certaines provinces, l'employé reçoit un certificat ou permis. Dans d'autres, c'est l'employeur, l'agence de sécurité, qui le reçoit.

La formation est minime. Nous souhaitons que l'accréditation ait lieu après la formation, et nous voulons une formation de très haut niveau. J'ai participé à une réunion avec DRHC et les compagnies de sécurité, et nous organisons actuellement un conseil national de formation dans le secteur de la sécurité. Le ministère nous versera quelques fonds de démarrage.

Nous avons expliqué au ministre le problème des contrats adjugés au moins offrant. Ceux qui travaillent dans le secteur le connaissent bien. Le projet de loi doit prévoir des normes nationales. Nous en appliquons déjà certaines dans notre syndicat. Nous avons ce que nous appelons les «accords-cadre».

Un bon exemple de cela est le «système des décrets» dans le domaine de la sécurité au Québec. Le gouvernement canadien a introduit le mécanisme de décret dans les années 40. La province du Québec l'a conservé et l'a appliqué à des secteurs particuliers.

Nous représentons plus de 15 000 agences de sécurité au Québec. Nous négocions une convention collective avec les principales compagnies du secteur. Les employeurs ont été invités à former des associations patronales. Nous nous assoyons avec les associations patronales et négocions une convention collective. J'ai fait savoir au ministre que nous avons accepté au Québec, et accepterons également sous le régime de la nouvelle loi, de garantir qu'il n'y aura pas de grève des agents de sécurité dans les aéroports.

Une fois cette convention collective négociée, le gouvernement l'impose à tous par un décret provincial. Une agence de sécurité ne peut payer moins que le salaire prévu par décret ou contenu dans la convention collective. Voilà une façon de faire les choses.

The lowest bid is the greatest problem. We have been told that the firms in place will be there until the end of December. At that point the authority is taking over. As a result, things may change. This is where we see the importance of stability. There is little use to working with HRDC toward training and licensing and with the Ministry of Transport when, at the end of the day, the workers will be kicked out. There is also a big cost associated with this, the training and staff turnover.

Senator Comeau: It seems as if the number crunchers prepared the bill, not the people familiar with the airline industry.

I am surprised that you have no representation on the national board. That comes as a shock to me. You said it so forcefully that if the employees that are handling baggage do have problems, it cannot get back in a meaningful way to the board making the decisions nationally. Why is labour not represented on the national board?

Mr. McBrearty: I think the vote at the finance committee was in our favour, 9-8. However, it was overturned in the House of Commons.

Senator Comeau: That is straight politics. Why were you not represented on the board?

Mr. McBrearty: I cannot answer that question. I do not know why. That is a very good question.

Senator Comeau: It has to be better than a whim.

Mr. McBrearty: We were told that we would be part of the general public and that we could submit names.

Senator Comeau: You are not the general public. Your workers are the frontline people minding our security. I travel weekly, and I want to feel secure. If the number crunchers are saying, "No, we do not want you on the board," it scares me even more.

Mr. Dennis Deveau, Government Liaison, United Steelworkers of America: Honourable senators, on the subject of representation, we have been told — and told in the committee as well — that government represents the public as a whole. Even in the House, Minister Collenette said, "I have listened to the Steelworkers and others, and I promise you that I will appoint someone with sensitivity."

The minister told us in various committees that the airline industry itself — that is Air Canada, WestJet and whatever other companies are involved in the airline industry — will be submitting possibly four names, of which two he will select. The representatives of the airport authorities will be selected in the same way.

We are confused. We have people who actually work in the airport and deal with the security of every one of us day to day, and he will not have the unions submit the names from which he will pick. He is saying the government, on behalf of labour, will make that recommendation. The minister is saying that the airlines and airports should be able to select some people and he will make the final selection.

Le plus gros problème est l'adjudication au moins offrant. On nous a dit que les sociétés en place le resteront jusqu'à la fin décembre et que la nouvelle administration prendra alors le relais. Les choses pourront donc changer. C'est là où la stabilité devient importante. Il ne sert pas à grand-chose de travailler avec DRHC sur la formation et l'accréditation et avec le ministère des Transports si, après tout cela, les travailleurs vont être jetés dehors. La formation, le roulement de personnel, comportent un coût important.

Le sénateur Comeau: On dirait que le projet de loi a été rédigé par des comptables, et non des gens qui connaissent le transport aérien.

Je suis surpris que vous ne soyez pas représentés au conseil national. C'est un choc pour moi. Vous avez dit de façon très convaincante que si les employés qui contrôlent les bagages ont des problèmes, ce ne sera pas forcément relayé au conseil qui prend les décisions à l'échelle nationale. Pourquoi les syndicats ne sont-ils pas représentés au conseil national?

M. McBrearty: Je crois que le vote au Comité des finances a été en notre faveur, neuf voix contre huit. Cependant, cela a été inversé à la Chambre des communes.

Le sénateur Comeau: C'est de la pure politique. Pourquoi n'êtes-vous pas représentés au conseil?

M. McBrearty: Je ne puis répondre à la question. Je ne sais pas pourquoi. C'est une très bonne question.

Le sénateur Comeau: Ce ne peut pas être juste une fantaisie.

M. McBrearty: On nous a dit que l'on nous assimilait au public et que nous pourrions proposer des noms.

Le sénateur Comeau: Vous n'êtes pas le grand public. Vos syndiqués sont ceux qui s'occupent de notre sécurité en première ligne. Je voyage chaque semaine et je veux me sentir en sécurité. Si les comptables disent qu'ils ne veulent pas de vous au conseil, cela me terrifie encore plus.

M. Dennis Deveau, Liaison avec le gouvernement, Métallurgistes unis d'Amérique: Honorables sénateurs, au sujet de la représentation, on nous a dit — également au comité — que le gouvernement représente le public dans son entier. Même à la Chambre, le ministre Collenette a déclaré: «J'ai écouté le Syndicat des Métallurgistes unis d'Amérique et d'autres, et je vous promets que je ferai les nominations avec discernement».

Le ministre nous a dit à divers comités que les compagnies aériennes elles-mêmes — c'est-à-dire Air Canada, WestJet et les autres — soumettront peut-être quatre noms, dont il choisira deux. Les représentants des administrations aéroportuaires seront choisis de la même façon.

Nous ne comprenons pas. Nous sommes les gens qui travaillent dans les aéroports et s'occupent de la sécurité de tous au jour le jour, et il n'accepte pas que les syndicats soumettent des noms parmi lesquels il choisirait. Il dit que c'est le gouvernement qui fera la recommandation, pour le compte des syndicats. Le ministre dit que les compagnies aériennes et les aéroports pourront sélectionner des personnes et qu'il fera le choix final.

The labour unions, which actually represent the people who are there on a day-to-day basis, ought to be able to say, “Look, our people will trust the following four people, so pick two of those people or one of those people”? We have not been given the answer.

Senator Mahovlich: You are representing 25,000 employees?

Mr. McBrearty: That is correct.

Senator Mahovlich: Are you not part of the airline industry?

Mr. McBrearty: We are.

Senator Mahovlich: Security is part of the industry now, is it not? That is what it says here. “Four seats are assigned to representatives of the airline industry.” You are representing the airline industry.

Mr. Deveau: We are told that “airlines” means Air Canada.

Senator Mahovlich: Is the definition of “airline industry,” “Air Canada?” Every security officer has the authority at airports. They stop me from going in and out — they can stop me at any time — so that is authority. There should be representation on this board. It is only common sense to have that.

Mr. McBrearty: The airport authority does not include security guards. The airport authority is made up of management people.

The airline industry does not include security guards in its definition; rather it includes the airlines, the ticket agents, the baggage handlers and the like. That is the information that we have.

Senator Mahovlich: Things should change because of September 11. They must include security now.

Mr. McBrearty: Our understanding is that the airlines, the new airport authority and the general public will have seats on the board.

We are considered part of the general public.

Senator Mahovlich: How many seats are there for the general public?

Mr. McBrearty: I think there are seven seats. We were told this very clearly and we understand that we are considered in the general public.

Senator Mahovlich: You should have one or two of those seats.

Mr. McBrearty: Nothing states that we will have a seat. We are suggesting that, in the proposed legislation, the stakeholders involved in Canadian airports are definitely the airlines and the airport authority, and that there are also the workers that are considered part of the general public and not part of the industry.

Les syndicats, qui représentent directement ceux qui font le travail au jour le jour, devraient pouvoir dire: «Voilà, nous faisons confiance aux quatre personnes suivantes, alors choisissez-en deux parmi elles». On ne nous donne pas cette faculté.

Le sénateur Mahovlich: Vous représentez 25 000 employés?

M. McBrearty: C'est juste.

Le sénateur Mahovlich: Ne faites-vous pas partie du secteur aérien?

M. McBrearty: Si.

Le sénateur Mahovlich: La sécurité fait partie de l'industrie, n'est-ce pas? C'est ce qui est dit ici: «Quatre sièges sont attribués aux représentants du secteur du transport aérien». Vous faites partie du transport aérien.

M. Deveau: On nous dit que le transport aérien, c'est Air Canada.

Le sénateur Mahovlich: Est-ce que la définition de secteur du transport aérien est «Air Canada»? Chaque agent de sécurité exerce un pouvoir dans les aéroports. Ils m'empêchent d'aller et venir — ils peuvent m'arrêter à tout moment — et ils exercent donc une autorité. Ils devraient être représentés à ce conseil. C'est une affaire de bon sens.

M. McBrearty: L'administration aéroportuaire ne comprend pas les agents de sécurité. L'administration aéroportuaire est un organe de gestion.

L'industrie du transport aérien n'englobe pas les agents de sécurité dans sa définition, uniquement les compagnies aériennes, les agents de billetterie, les bagagistes, et cetera. C'est ce que l'on nous a dit.

Le sénateur Mahovlich: Cela devrait changer, du fait du 11 septembre. Il faudrait maintenant y englober les services de sécurité.

M. McBrearty: À notre connaissance, les compagnies aériennes, les nouvelles administrations aéroportuaires et le grand public seront représentés au conseil.

Nous sommes considérés comme faisant partie du grand public.

Le sénateur Mahovlich: Combien de sièges y a-t-il pour le grand public?

M. McBrearty: Je crois qu'il y en a sept. On nous a fait clairement savoir que nous sommes considérés comme faisant partie du public.

Le sénateur Mahovlich: Vous devriez avoir un ou deux de ces sièges.

M. McBrearty: Rien n'indique que nous aurons un siège. Dans le projet de loi, les parties intéressées aux aéroports canadiens sont les compagnies aériennes et les administrations aéroportuaires, et les agents de sécurité sont assimilés au grand public plutôt que comme acteurs de l'industrie. C'est très bien pour les compagnies

That is fine for the airlines, for the airport authority and for the public, too. Out of those public seats, we should have one or two seats so that the labour group can provide nominees for those seats.

Senator Mahovlich: It is just like the hockey players, who had the same problem: We had no representation for many years.

Senator Bolduc: Last night Minister Collenette appeared before the committee as a witness. He told us, and I quote:

I have already committed that among the seven government representatives, there will be a person or persons sensitive to organized labour's goals and ideals, and similarly for the tourist industry and other affected stakeholder groups.

Is my understanding correct that you said it is just the minister's intention, and that you want a clause in the law, not just the political will of the minister?

Mr. McBrearty: Yes, we would like to see one or two seats allocated in the proposed legislation to represent labour.

Senator Rompkey: I met Mr. McBrearty 20 years ago when we were acting on behalf of the northern miners. That was an interesting experience for both of us and a very successful one. I am happy to see him again.

I want to ask about successor rights. Mr. McBrearty will remember this because the United Steelworkers of America represented the workers in Goose Bay. When Goose Bay was privatized, there was a contract awarded without successor rights, which subsequently cost DND about \$20 million. They had not taken in account the successor rights. There was a court ruling on that, as I recall, and it was not private-sector-to-private-sector but rather, it was public-sector-to-private-sector. There was not a court ruling, but a quasi-judicial ruling by another body that ruled that the union had successor rights that must be protected. Can you comment on that? It seems to be apropos to the point you are making about successor rights.

Mr. McBrearty: Some 20 years ago or more, the Canada Labour Code covered successor rights at large. I do not remember precise court cases, however, I do remember the one in Goose Bay that you mentioned. We could obtain that information for you, if you need it. The Labour Code has been amended since that time.

However, there were Supreme Court cases on the successor right of the labour code that was in place at the time that has since been amended. The amendment excluded contractors.

That is why the security group now feels excluded from the Canada Labour Code as successor rights. There is only one part of the labour code that applies to security — 47.1 — but it only applies to the matter of being offered the job or to the matter of receiving a severance. That is not what you call "successor rights."

aériennes, les administrations aéroportuaires et aussi le public. Mais parmi les sièges du public, un ou deux devraient nous être réservés, afin que le syndicat puisse proposer des noms.

Le sénateur Mahovlich: C'est tout comme les joueurs de hockey, qui avaient le même problème. Pendant de nombreuses années nous n'avons pas eu de représentation.

Le sénateur Bolduc: Le ministre Collenette a comparu hier soir devant le comité. Il nous a dit, et je cite:

J'ai déjà pris l'engagement que parmi les sept représentants gouvernementaux, il y aura une ou plusieurs personnes sensibles aux objectifs et idéaux syndicaux, et la même chose vaut pour le secteur touristique et d'autres groupes intéressés.

Si j'ai bien compris votre position, vous dites que ce n'est là qu'une déclaration d'intention, et que vous souhaitez une disposition à cet effet dans la loi, et non pas seulement la volonté politique du ministre?

M. McBrearty: Oui, nous aimerions qu'un ou deux sièges soient réservés aux syndicats dans le projet de loi.

Le sénateur Rompkey: J'ai rencontré M. McBrearty il y a 20 ans lorsque nous représentions les mineurs du Nord. Cela a été une expérience intéressante pour nous deux et très enrichissante. Je suis heureux de le revoir.

J'aimerais poser une question sur les droits du successeur. M. McBrearty se souviendra de cela car le Syndicat des Métallos représentait les travailleurs de Goose Bay. Lorsque Goose Bay a été privatisé, un contrat a été adjugé sans droit de successeur, ce qui a ultérieurement coûté au MDN environ 20 millions de dollars. Le ministère avait négligé les droits de successeur. Si je me souviens bien, il y a eu une décision de justice à cet effet et la transaction n'était pas entre deux sociétés privées, mais entre une administration et une société privée. Ce n'était pas un jugement d'une cour de justice, mais plutôt d'un tribunal quasi judiciaire qui a tranché que le syndicat avait des droits de successeur qu'il fallait protéger. À votre avis, la situation n'est-elle pas ici similaire?

M. McBrearty: Il y a une vingtaine d'années, le Code canadien du travail couvrait les droits de successeur de façon générale. Je ne me souviens pas de toute la jurisprudence, mais je me souviens de l'affaire de Goose Bay que vous avez mentionnée. Nous pourrions faire quelques recherches, si vous le souhaitez. Le Code du travail a été modifié depuis.

Cependant, il y a eu des jugements de la Cour suprême sur les droits de successeur énoncés dans le Code du travail à l'époque, mais le code a été modifié depuis de façon à exclure les sous-traitants.

C'est pourquoi le groupe des agents de sécurité se sent maintenant exclu du Code canadien du travail sur le plan des droits de successeur. Seul un article du Code du travail s'applique à la sécurité — l'article 47.1 — mais il couvre uniquement l'offre d'emploi et l'indemnité de départ. Ce n'est pas ce que l'on appelle les «droits de successeur».

The Chairman: Mr. McBrearty, you have appeared before the committee with suggested amendments. Perhaps a honourable senator will move one or more of those amendments. One or more may pass and then again, perhaps not.

It is always difficult to ask an experienced negotiator such as yourself to turn your mind to a second-best option, from your point of view. If an amendment cannot pass, then perhaps a commitment from the responsible minister would be a second-best option. You can find ways of communicating that through one or other of your friends at the table — any of us. At least turn your mind to that after you leave the table, if you would.

Mr. McBrearty: We will do that.

The Chairman: We will now have the Air Transport Association of Canada witnesses.

The Air Transport Association of Canada is represented today by Mr. Mackay and Mr. Everson.

Mr. Mackay, please proceed.

Mr. Clifford Mackay, President and CEO, Air Transport Association of Canada: Honourable senators, I have an apology to make. We normally come to these meetings with a presentation in both official languages. However, we had a mix-up and the wrong document was sent to translation yesterday. I must apologize to the committee because I am here with an English-only presentation. We can circulate the English documents but unfortunately, I cannot circulate the French documents today. Please accept my apologies.

Air carriers are very much in favour of enhanced security in the system. We understand and are sensitive to the tragedies of September 11. It affected not only our passengers but also our employees. We are very much involved on a day-to-day basis in a wide range of activities with government, both in Canada and internationally, in trying to find ways and means to improve aviation security at home and abroad.

Today I wish to speak specifically about a couple of elements that are in the bill before you for consideration. First, I should like to talk about the new tax. It is very large; the budget projects federal revenues for this coming year of \$430 million and then in subsequent years \$445 million a year. To put this in context, the new security charge will represent four times the industry's operating income for the year 2000. The year 2000, honourable senators, was a pretty good year for our industry; 2001 was not. That is 3 per cent of our entire revenue base. These are very large numbers.

The security charge will be combined with other increased costs that we are facing. Insurance costs have gone up dramatically. The airport rents that Ottawa collects have gone up yet again, and air navigation charges are going up as a result of the shift in traffic patterns. All of these costs will have a fundamental effect on the economy of our industry.

Le président: Monsieur McBrearty, vous proposez dans votre mémoire des amendements. Peut-être un sénateur voudra-t-il proposer l'adoption d'un ou de plusieurs. Nous verrons alors si le comité les adopte ou non.

Il est toujours difficile de demander à un négociateur expert comme vous d'envisager une solution de repli. Si aucun des amendements n'est adopté, alors peut-être un engagement du ministre responsable serait-il un pis-aller. Vous pourrez toujours trouver une façon de communiquer cela par l'intermédiaire de l'un ou l'autre de vos amis à la table — n'importe lequel d'entre nous. Réfléchissez-y, si vous voulez bien.

M. McBrearty: Nous le ferons.

Le président: Nous allons maintenant entendre les représentants de l'Association du transport aérien du Canada.

L'Association du transport aérien du Canada est représentée aujourd'hui par M. Mackay et M. Everson.

Monsieur Mackay, vous avez la parole.

M. Clifford Mackay, président-directeur général, Association du transport aérien du Canada: Honorables sénateurs, je dois vous présenter mes excuses. Nous venons normalement à ces réunions avec une présentation dans les deux langues officielles. Cependant, il s'est produit une erreur et nous avons envoyé le mauvais document à traduire hier. Je vous dois donc des excuses, car le mémoire est uniquement en anglais. Nous pouvons vous le distribuer, mais malheureusement je n'ai pas aujourd'hui le texte français. Veuillez m'en excuser.

Les transporteurs aériens sont tout à fait en faveur du renforcement de la sécurité à tous les niveaux. Les tragédies du 11 septembre sont très présentes dans nos esprits. Elles ont touché non seulement les voyageurs, mais également nos employés. Nous avons collaboré de près avec le gouvernement, sur une base quotidienne, à toute une série d'activités, tant au Canada qu'à l'étranger, pour chercher les moyens d'améliorer la sécurité du transport aérien, chez nous et à l'échelle internationale.

Je veux traiter aujourd'hui plus particulièrement d'un certain nombre d'éléments du projet de loi dont vous êtes saisis. J'aimerais parler d'abord de la nouvelle taxe. Elle est très lourde; le budget prévoit des recettes fédérales à ce titre de 430 millions de dollars cette année et de 445 millions de dollars par an les années suivantes. Pour placer ces chiffres en contexte, le nouveau droit pour la sécurité du transport aérien représentera quatre fois le bénéfice d'exploitation de tout le secteur en l'an 2000. Or, honorables sénateurs, cette année-là a été plutôt bonne pour le secteur, contrairement à l'année 2001. Cela représente 3 p. 100 de tout notre chiffre d'affaires. Ce sont des chiffres très importants.

Le droit pour la sécurité s'ajoutera à d'autres majorations de coûts que nous subissons. Le coût de l'assurance a grimpé en flèche. Les loyers versés par les aéroports à Ottawa augmentent de nouveau et les redevances de navigation aérienne se trouvent majorées du fait de l'évolution des courants de trafic. Tous ces coûts auront un effet fondamental sur l'économie de notre industrie.

I will also remind honourable senators that this industry has laid off 10,000 people in the last year. We have seen our second-largest carrier go bankrupt. In the last few months we have seen signs of a recovery, but it is still sensitive and it is sensitive to price.

We are calling upon the government to do everything possible, with the introduction of this new tax, to avoid what we are calling “sticker shock.” Get the price down if you can do it — particularly in the short term, because it will moderate the negative impacts on demand in the next few months as the industry starts to recover.

The first option available would have been for the taxpayer to assume some of these new costs and not to impose all of the costs on the passenger. We have advocated this for many years. We still strongly believe that aviation security is an integral part of national security, and that there should be some balancing of the burden between the taxpayer and the passenger. Unfortunately, the government has not accepted that argument, and the bill before you imposes all of the costs on the passenger.

Having said that, we are now looking at what else we can do. I want to put before the committee an opportunity that you may have to make an important contribution to reducing the near-term costs.

Earlier this week I wrote to honourable senators outlining that opportunity. I hope you have received that correspondence. I will just review it briefly.

As you know, the most obvious option for reducing security charges as much as possible is to adopt normal business financing practices. In a business, when you are faced with the acquisition of large capital assets, you amortize them over time, and general accounting practice says that you depreciate the value of that asset over the useful life of that asset. That is a normal, everyday business practice.

We are advocating that the authority finance its capital requirements — which, in the first two to three years, will be well over \$1 billion — and to amortize it in a normal practice. Our conservative estimate is that if they are allowed to do that, we will save something in the order of \$330 million-plus in costs to consumers in the first two to three years of the program. That is not to say that over the life of the asset someone will not pay that bill, but they will not pay it in the first two to three years. Translated into a per passenger charge, that is easily \$2 per passenger this year and next.

We believe this is a viable approach. We have talked to officials at the Department of Finance, and they have expressed great scepticism because of government accounting practices. As a result of that, we have consulted with the Auditor General. I have circulated that correspondence to you.

The Auditor General has made it clear that this approach is within the purview of the Minister of Finance to undertake subject to some fairly clear conditions. One of these conditions is

Je rappelle également aux honorables sénateurs que le secteur a dû mettre à pied 10 000 personnes l'année dernière. Notre deuxième plus gros transporteur a fait faillite. Depuis quelques mois on discerne quelques signes de reprise, mais celle-ci reste fragile et sensible aux prix.

Nous appelons le gouvernement à faire tout son possible, avec l'introduction de cette nouvelle taxe, pour éviter ce que nous appelons l'effet «coup de fusil». Réduisez le prix si vous le pouvez — particulièrement dans l'immédiat, car cela atténuera l'impact négatif sur la demande au cours des prochains mois, à un moment où l'industrie sort de la crise.

La première option aurait été que le contribuable assume une partie de ces frais nouveaux et qu'ils ne soient pas tous infligés aux passagers. Cela fait des années que nous le préconisons. Nous pensons en effet que la sécurité de l'aviation fait partie intégrante de la sécurité nationale et qu'il faudrait répartir le fardeau entre le contribuable et le voyageur. Malheureusement, le gouvernement n'a pas accepté cet argument et le projet de loi impose la totalité du coût aux passagers.

Cela dit, il s'agit maintenant de rechercher d'autres solutions. Je veux soumettre au comité une possibilité qui permettrait de réduire de façon importante les coûts à court terme.

J'ai écrit une lettre au début de la semaine aux honorables sénateurs, expliquant cette possibilité. J'espère que vous avez reçu cette correspondance. Je vais brièvement passer en revue le mécanisme.

Comme vous le savez, l'option la plus évidente pour réduire le plus possible le droit de sécurité consiste à adopter les pratiques financières normales des entreprises. Lorsqu'une entreprise doit acheter des biens d'équipement, elle les amortit dans le temps et la pratique comptable généralement admise veut que l'amortissement se fasse sur la durée de vie utile de l'équipement. C'est la pratique normale couramment utilisée.

Nous préconisons donc que l'administration emprunte pour financer ses équipements — dont l'acquisition coûtera nettement plus d'un milliard de dollars au cours des deux ou trois premières années — et amortisse ces derniers de la façon normale. Selon notre estimation, cela épargnerait aux consommateurs un minimum de 330 millions de dollars au cours des deux ou trois premières années du programme. Cela ne signifie pas que sur la durée de vie de l'équipement quelqu'un ne devra pas payer la facture, mais ce ne sera pas tout au cours des deux à trois premières années. Cela fera facilement une différence de deux dollars dans le droit payé par les voyageurs cette année et l'année prochaine.

Cela nous paraît une approche viable. Nous en avons parlé aux fonctionnaires du ministère des Finances et ils se sont montrés très sceptiques, à cause des pratiques comptables du gouvernement. C'est pourquoi nous avons consulté également le vérificateur général. Je vous ai transmis cette correspondance.

La réponse du vérificateur général indique clairement que le ministre des Finances peut adopter cette approche pourvu que certaines conditions claires soient respectées. L'une de ces

that the authority will be required to use generally acceptable accounting practices. They will have to depreciate their capital no matter what. Second, there would need to be an authorization from the Minister of Finance, I assume after he has had an opportunity to look at the budget of the company. Third, there needs to be an appropriate authority under an act of Parliament. Those are the three requirements.

Honourable senators, we are suggesting that one of the things the committee may wish to consider seriously is an amendment to the legislation to make it clear that, subject to the Minister of Finance's approval, this act will permit the authority to engage in the financing of its capital.

We believe that this would not only be good, sound business practice but it would also make a significant contribution to reducing the near-term impact of the introduction of this tax on our industry.

Most analysts, when they look at the demand impact of a cost increase in our industry, generally use a factor of 0.8 per cent to 1.8 per cent impact; in other words, one dollar in new cost results in a reduction of up to 1.8 per cent of a dollar in demand or revenue. These are generally referred to as multiplier effects. The reason for the range is that, of course, the discount and leisure travel part of the market is much more price-sensitive than the business part of the market. Therefore, you have a bigger impact on demand if you are talking about discount travel than you are talking about business travel.

If new costs are being passed on to passengers in the order of \$400 million a year and the highest part of the market that is growing at the moment is the discount market, there will be a dampening effect on demand. This will, no doubt, affect jobs because we are a labour-intensive industry. Labour is the only real variable factor we have to play with. If people do not travel, we do not fly, and people are laid off. It is that easy — not very pretty, but that is the economics of the business.

I would ask honourable senators to consider seriously an amendment to Bill C-49 that would allow a company to finance capital in the normal business way and thereby reduce some of the near-term cost pressure that this new measure will impose on the marketplace.

The second concern I should like to raise with honourable senators today relates the functioning of the new authority itself. We are concerned that a government agency will control passenger movement in the very middle of our check-in process. I know you understand what it means to move through an airport in good times and in bad. Obviously, security is an integral part of our ability to provide good customer service and move passengers efficiently and safely on to their destinations.

conditions est que l'administration emploie les pratiques comptables généralement admises. Elle devra amortir son capital de toute façon. Deuxièmement, il faudrait une autorisation du ministre des Finances, je suppose une fois qu'il aura eu connaissance du budget de l'entreprise. Troisièmement, il faudrait une autorisation appropriée aux termes d'une loi. Voilà les trois conditions.

Honorables sénateurs, votre comité voudra peut-être envisager sérieusement d'amender le projet de loi de façon à spécifier que l'administration peut recourir à l'emprunt pour financer ses équipements, avec l'aval du ministre des Finances.

Nous pensons que cela serait non seulement une saine pratique commerciale mais contribuerait aussi largement à réduire l'impact immédiat sur notre industrie de l'introduction de cette taxe.

La plupart des analystes chiffrent l'impact sur la demande d'une augmentation de coût dans notre industrie entre 0,8 et 1,8 p. 100; en d'autres termes, un dollar de frais supplémentaires entraîne une réduction de 1,8 p. 100 d'un dollar de la demande ou du chiffre d'affaires. C'est ce que l'on appelle généralement l'effet multiplicateur. La raison pour laquelle cette fourchette est si large, bien entendu, est que le segment des voyages d'agrément et à tarif réduit est beaucoup plus sensible aux prix que le segment des voyages d'affaires. Par conséquent, l'effet de frein sur la demande est plus important dans le cas des voyages à prix réduit que des voyages d'affaires.

Si un coût de l'ordre de 400 millions de dollars par an est répercuté sur les voyageurs et si le segment du marché qui connaît la croissance la plus rapide est celui des voyages à prix réduit, la demande va s'en ressentir. Cela va sans nul doute se répercuter sur l'emploi car nous sommes un secteur à forte participation de main-d'oeuvre. La main-d'oeuvre est le seul facteur variable sur lequel nous pouvons réellement agir. Si nous n'avons pas de voyageurs, nous n'avons pas de vols et nous licencions. C'est aussi simple que cela — c'est désagréable, mais ce qu'exigent les forces économiques dans ce secteur.

Je demande aux honorables sénateurs d'envisager sérieusement un amendement au projet de loi C-49 qui autoriserait l'administration à financer ces équipements de la façon normale qu'emploient les entreprises et, par ce moyen, de réduire la pression économique immédiate que cette nouvelle mesure exercera sur le marché.

La deuxième préoccupation que j'aimerais aborder avec les honorables sénateurs aujourd'hui intéresse le fonctionnement de la nouvelle administration elle-même. Nous sommes inquiets à l'idée qu'un organisme gouvernemental va contrôler le mouvement des passagers en plein milieu de notre processus d'enregistrement. Je sais que vous avez tous l'expérience de la circulation dans un aéroport les bons jours et les mauvais jours. De toute évidence, la sécurité fait partie intégrante de notre faculté à offrir un bon service à notre clientèle et à transporter les passagers de façon efficace et sûre jusqu'à leur destination.

We all know that government agencies have difficulty in adjusting quickly to market circumstances as the demand goes up and down. There are many examples in our industry and this was one of the main factors behind deregulation of the industry. We have seen shortages of aviation inspectors, air traffic controllers and customs personnel. We have also experienced difficulty in redeploying financing to meet immediate market change requirements in the past.

All of this means that an agency that is essentially financed through government appropriations will have difficulty in meeting the rapid changes that the market sometimes imposes on our industry.

In light of this example, we feel that it is important that this new authority have in its legislation a requirement to set specific service standards for itself. We make two recommendations for your consideration. First, we would recommend that the new body be required to establish service targets. Clause 7. (2) of Bill C-49 specifies service requirements for contractors, but is silent on standards for the authority itself.

Second, the authority must establish a service quality management system — this is not unusual in corporate Canada today — and tender an annual report to Parliament, reporting on how well it is meeting its stated goals.

This service issue will be a major issue in the future. The operation of this agency is critical to our ability to provide good service to the travelling public.

Senator Kinsella: Mr. Mackay, were you present last evening when the two ministers appeared before this committee?

Mr. Mackay: Unfortunately, I was not here.

Senator Kinsella: I asked the ministers a question on the basis of the letter that you sent to all senators. An answer was provided by one of the officials. I did not quite understand their answer. My understanding of public administration and the Financial Administration Act, limited as it may be, leads me to the conclusion that there is no impediment to doing precisely what you are proposing. In other words, we could insert an authorizing clause in this bill that would authorize by statute. I believe that is required and I believe that is the opinion of the Auditor General.

Mr. Mackay: That is correct, senator. You do require somewhere an act of Parliament providing the authorization for the authority to do precisely that.

Senator Kinsella: That brings us to the questions: How important would this be? Is this a good idea? Is it a great idea? If it is a great idea, perhaps we can convince our colleagues opposite to support an amendment.

We are wasting our time if the Liberal senators simply rubber-stamp this thing. If they are prepared to see this as a good idea, then, as in the past, perhaps we could get this technical

Nous savons tous que les organismes gouvernementaux ont du mal à s'ajuster rapidement aux fluctuations de la demande sur un marché. Nous en connaissons quantité d'exemples dans notre secteur et c'était justement l'une des principales raisons de la déréglementation. Nous avons connu des pénuries d'inspecteurs d'aéronefs, de contrôleurs de la circulation aérienne et de personnel des douanes. Nous avons également vécu la difficulté à redéployer les ressources financières pour répondre à des besoins immédiats du marché.

Tout cela signifie qu'un organisme financé par le biais d'affectations de crédits gouvernementaux aura du mal à opérer les changements rapides que le marché impose parfois à notre secteur.

De ce fait, nous estimons important que la loi érigeant cette nouvelle administration lui impose de se doter de normes de service spécifiques. Nous soumettons deux recommandations à votre attention. Premièrement, nous recommandons que la nouvelle administration soit tenue d'établir des objectifs de service. Le paragraphe 7(2) du projet de loi C-49 impose des normes de service aux sous-traitants, mais non à l'administration elle-même.

Deuxièmement, l'administration doit instaurer un système de gestion de la qualité du service — ce n'est pas inhabituel aujourd'hui chez les entreprises — et présenter un rapport annuel au Parlement sur la réalisation des objectifs déclarés.

La qualité du service sera un facteur primordial à l'avenir. Le fonctionnement de cette administration sera un facteur critique de notre capacité à offrir un bon service au public voyageur.

Le sénateur Kinsella: Monsieur Mackay, étiez-vous là hier soir lorsque les deux ministres ont comparu devant le comité?

M. Mackay: Non, malheureusement pas.

Le sénateur Kinsella: J'ai posé aux ministres une question concernant la lettre que vous avez adressée à tous les sénateurs. L'un des fonctionnaires m'a donné une réponse que je n'ai pas bien comprise. Ma connaissance de l'administration publique et de la Loi sur la gestion des finances publiques, aussi limitée soit-elle, m'amène à conclure qu'il n'existe aucun obstacle qui empêcherait de faire précisément ce que vous proposez. Autrement dit, nous pourrions insérer une disposition dans ce projet de loi qui constituerait l'autorisation légale. Il me semble que c'est aussi l'opinion du vérificateur général.

M. Mackay: C'est exact, sénateur. Il faut une disposition dans une loi autorisant l'administration à faire précisément cela.

Le sénateur Kinsella: Cela nous amène aux questions suivantes: De quelle importance cela serait-il? Est-ce une bonne idée? Est-ce une excellente idée? Si c'est une excellente idée, peut-être pourrions-nous convaincre nos collègues d'en face de voter un amendement.

Nous perdons notre temps si les sénateurs libéraux ont l'intention de ne rien faire. S'ils considèrent que c'est une bonne idée, alors, comme nous l'avons déjà fait dans le passé, nous

amendment through. The chairman alluded to this subject on another issue with the previous witnesses. He suggested that letters from ministers is another vehicle that might be used.

Would you elaborate on how important an idea this is?

Mr. Mackay: From the perspective of trying to reduce the initial cost shock of the tax that will start on April 1, all other things being equal, such an initiative would be extremely important. It could reduce the initial cost to passengers by 25 per cent. These are big numbers. It has an even bigger impact on short-haul flights because the cost of the ticket is, by definition, lower or on discount flights. This is very important from a cost and demand point of view in the short term.

We also believe strongly that this authority should operate in a business-like manner. In every way possible, we should be doing whatever we can to strengthen the governance structure of this authority. That is extremely important to not only the security of our passengers, but to the general service level we can offer them.

Operating as a business — and that is what we are proposing here — reinforces the governance structure of the company. It puts the accountability where it should be. It allows them more flexibility to manage their capital plans in response to the market.

I can provide examples, because we have run this system for the last couple of years for airlines. Companies have come to our company and said, “We desperately need three machines here because the market has changed and we are changing our flight patterns. We do not need them six months from now, we need them three weeks from now.” That is not unusual in our business. We want this authority to have the ability to operate in that sort of way. Managing their capital plan gives them much greater flexibility to do so.

Senator Kinsella: I know that when one uses figures such as millions and hundreds of millions of dollars, it is difficult to grasp the magnitude, but we must deal with the numbers. The front-end purchase of this capital equipment is in the order each year of how many hundreds of millions of dollars?

Mr. Mackay: In the first three years, starting this year, next year and the following year, they will expend roughly \$1 billion in a pattern of, in the first year, of about \$150 million; in the second year about \$450 million; and, in the third year, roughly \$300-some-odd-million. You are in the \$1 billion ballpark for equipment that will almost entirely be used to scan luggage. We are talking big capital dollars.

Senator Kinsella: What is the estimated normal lifespan of this equipment? What would be a period of amortization that would be fair and not exaggerated one way or the other?

pourrions peut-être faire accepter cet amendement technique. Le président a fait allusion à une autre méthode sur un autre sujet, avec les témoins précédents. Il a donné à entendre que des lettres des ministres pourraient être un autre moyen que l'on pourrait employer.

Pourriez-vous expliquer plus avant l'importance de ce que vous proposez?

M. Mackay: Une telle initiative serait extrêmement importante dans l'intérêt de réduire le choc initial que provoquera cette taxe lorsqu'elle entrera en vigueur le 1er avril. On pourrait réduire le coût initial pour les voyageurs de 25 p. 100. Ce ne sont pas des chiffres négligeables. Cela a un impact encore plus grand sur les vols court-courriers du fait que le prix du billet est, par définition, moindre dans leur cas et aussi sur les vols à tarif réduit. C'est très important du point de vue de la demande, à court terme.

Nous pensons également que cette administration devrait fonctionner à la manière d'une entreprise. Il faudrait faire tout le possible pour renforcer la structure de gouvernance de cette administration. Cela est extrêmement important, non seulement sur le plan de la sécurité des passagers, mais aussi du niveau général de services que nous leur offrons.

Une gestion de type commercial — et c'est ce que nous proposons — renforce la structure de gouvernance de l'administration. Cela l'oblige à rendre des comptes. Cela lui donne davantage de flexibilité pour gérer ses plans d'équipement selon l'évolution du marché.

Je peux vous donner des exemples, car nous avons géré ce système ces dernières années pour le compte des compagnies aériennes. Ces dernières venaient nous voir et disaient: «Nous avons absolument besoin de trois machines ici, car le marché a changé et nous modifions nos horaires de vol. Nous n'en avons pas besoin dans six mois, nous en avons besoin dans trois semaines. Ce n'est pas inhabituel dans notre secteur. Nous tenons à ce que l'administration puisse opérer de la même façon. Si elle peut gérer ses plans d'investissement, elle aura beaucoup plus de flexibilité.»

Le sénateur Kinsella: Je sais que lorsqu'on lance des chiffres tels que des centaines de millions de dollars, on a du mal à saisir l'ordre de grandeur, mais on ne peut ignorer les chiffres. L'achat initial de ces biens d'équipement coûtera combien de centaines de millions de dollars chaque année?

M. Mackay: Les trois premières années, c'est-à-dire celle en cours, l'année prochaine et la suivante, l'administration dépensera environ un milliard de dollars, à raison d'environ 150 millions de dollars la première année, 450 millions de dollars la deuxième et environ 300 millions de dollars la troisième. Cela fera en gros un milliard de dollars pour du matériel qui servira principalement à radiographier les bagages. Ce sont de grosses immobilisations.

Le sénateur Kinsella: Quelle est la durée de vie estimative de ce matériel? Quelle période d'amortissement serait appropriée, sans exagérer ni dans un sens ni dans l'autre?

Mr. Mackay: Most experts say that a conservative estimate for the lifespan of the equipment is in the order of seven years. Seven to ten years would probably be reasonable, according to most accountants.

However, senator, you must understand that there are also significant costs associated with what we call bricks and mortar. These are big machines. We will have to rip walls out, change baggage lines around, all sorts of things. Part of that cost has amortization period of something in the order of 25 years. If you blend it, a 10-year period is a good figure to use for that.

Senator Kinsella: In view of that and considering that the Minister of Transport stated last night that the passenger load is now on the way back up, therefore, the estimated revenue that will go into the consolidated revenue from this charge is far beyond the \$2 billion or \$3 billion figure, because the numbers are increasing.

If we weighed both of those, and the public interest that I have as one of the senators representing a region, to minimize the impact, it would seem that we will be tying together allowing the authority to amortize, to bring down the cost, with the rising numbers.

I will set the scenario for you. I come from Fredericton. Air Nova has provided pretty good service between Fredericton and Halifax. These are very short hauls. With the new twin highway, it is a five-hour drive. Add on the \$24 and people will look at that as paying the gas. On a practical level, if we can reduce that charge to \$5 or \$7 per embarkation, is this a case of saying that is where we could end up, if we go the way you are suggesting?

Mr. Mackay: We have tried to be very conservative here. We could reduce the figure to perhaps \$8 or \$9. Given the fact that revenue projections are now going up, perhaps we could get to a figure of \$6 or \$7. I do not wish to create expectations until the numbers are done, but it is clear that we are not speaking about 50 cents on the margin; it is a big number.

Senator Kinsella: The most important policy issue behind this entire thing has to do with a view of the role of government or the role of us being organized in society to do certain things in common. For example, we have a health care system. Everyone pays in through the tax system. Everyone does not use this system; it is not a user-based system.

The inevitable assumption one must read into the government's presentation is that they believe that those who fly should pay for the increased safety cost. Safety is universal. The people in the World Trade Center were not flying; they were on the ground. If we did not have the safety enhancement, we in this building, on the ground could be at risk.

The government has the fundamental policy principle wrong. Enhanced safety in the world of post-September 11 is a universal, general issue that affects all of us — not just those who board aircraft. Do you think there is any merit in that distinction?

M. Mackay: La plupart des experts s'accordent à dire que la durée de vie du matériel est de l'ordre de sept ans. De sept à dix ans seraient probablement raisonnables, selon la plupart des comptables.

Cependant, sénateur, il faut savoir qu'il y aura également des travaux de construction considérables à réaliser. Ce sont de grosses machines. Il faudra déplacer des cloisons, déplacer les tapis roulants, toutes sortes de choses. Une partie de ces dépenses auront une période d'amortissement de l'ordre de 25 ans. Donc, si on fait l'amalgame, dix ans paraissent un chiffre approprié.

Le sénateur Kinsella: Sachant cela, et étant donné que le ministre des Transports a indiqué hier soir que le volume de voyageurs se rapproche de la normale, les recettes provenant de ce droit et versées au Trésor dépasseront largement le chiffre de deux ou trois milliards de dollars, étant donné l'accroissement du trafic.

Si l'on pondère ces deux éléments — et en tant que sénateur représentant une région il m'appartient dans l'intérêt public de minimiser l'impact de cette mesure — l'autorisation donnée d'amortir, pour réduire le coût, irait de pair avec l'augmentation du trafic.

Voyons le scénario. Je suis de Fredericton. Air Nova assure un assez bon service entre Fredericton et Halifax. C'est un vol très court. Avec la nouvelle autoroute, le trajet prend cinq heures en voiture. Ajoutez les 24 \$ et les gens vont considérer que cela paie l'essence. Sur le plan pratique, si nous suivons vos recommandations, pourrait-on ramener le montant du droit à cinq ou sept dollars par embarquement?

M. Mackay: Nous avons fait un calcul très prudent. Nous pourrions peut-être ramener le chiffre à huit ou neuf dollars. Sachant que le nombre de voyageurs va augmenter, et donc les recettes, on pourrait peut-être ramener le droit à six ou sept dollars. Je ne veux pas susciter de fausses attentes tant que les calculs ne seront pas définitifs, mais il est clair que nous ne parlons pas d'une marge de 50 cents; c'est un chiffre important.

Le sénateur Kinsella: La question de principe primordiale derrière tout cela est le rôle du gouvernement, soit l'organisation de la société de telle manière que certaines choses sont faites en commun. Par exemple, nous avons un système de soins de santé. Chacun y contribue par le biais des impôts. Tout le monde ne se fait pas soigner; ce n'est pas un système d'utilisateur payant.

La prémisse incontournable sur laquelle la position du gouvernement est fondée est que les usagers du transport aérien doivent prendre en charge le coût accru de la sécurité. Mais la sécurité est universelle. Les victimes du World Trade Center n'étaient pas dans un avion, elles étaient au sol. Si l'on ne renforce pas la sécurité, nous dans ce bâtiment, au sol, serions exposés au risque.

L'orientation fondamentale du gouvernement est erronée. Le renforcement de la sécurité dans le monde d'après le 11 septembre est une question d'intérêt universel, général, qui nous concerne tous — et pas seulement les passagers des avions. Considérez-vous ce point de vue comme fondé?

Mr. Mackay: Absolutely, senator. From day one, we have subscribed to the policy position that aviation safety, especially post-September 11, is a question of national security. Those terrorists did not attack United Airlines or American Airlines — they attacked the United States. That was an attack against the state of the United States. It was not an attack against a commercial entity or against a particular group of passengers. We believe very strongly in that. Unfortunately, the government simply has not accepted that logic.

I am here before honourable senators today to argue to minimize the impact of a policy decision that has already been made. If I could change the policy decision, senator, I would love to, but I am not sure that I can.

Senator Kinsella: If the bill does not pass, the Ministry of Transport has a great deal of work to do in terms of standardizing the criteria that guide security inspectors. For example, there will be competing, normative issues, and I will give you a practical example. If you transfer from Terminal 1 to Terminal 2 at Pearson International Airport via the tunnel, you might well be asked to take your shoes off and put them on the conveyor belt. Passengers are left in their stocking feet on one side of the security trellis that they walk under, and their shoes are on the other side. That is especially inconvenient for many women who wear thin stockings or perhaps no socks at all. There is a public health norm that is being breached in the application of the security check for explosives, et cetera, in the shoes.

Does this bill indicate that the authority will have the duty to set out standard criteria and that these criteria not conflict with other things in our society such as public health?

Mr. Mackay: I do not believe the bill contemplates the authority having the ability to set security standards. The government reserves that right — the authority to set security measures, as they are referred to under the Aeronautics Act, and within that context, whatever standards need to be defined to implement the measure.

With respect to the implementation of those standards, absolutely this authority will be the primary vehicle to implement. The standards will be the responsibility of the minister and the department.

Senator Kinsella: If someone stepped on a piece of glass while trying to walk to the other side of security to retrieve their shoes, will they sue your industry or will they sue the security company?

Mr. Mackay: We do not know the answer to that question yet, because it is not clear, since this legislation will create an agency of the Crown. It is not clear to us what the insurance status of that agency will be. I can tell you that insurance liability broadly, both for airlines and for airports, is a major issue today.

M. Mackay: Absolument, sénateur. Dès le premier jour nous avons pris pour position que la sécurité aéronautique, surtout depuis le 11 septembre, est un problème de sécurité nationale. Ces terroristes n'attaquaient pas United Airlines ou American Airlines, ils attaquaient les États-Unis. C'était une attaque lancée contre l'État américain. Ce n'était pas une attaque contre une entité commerciale ni un groupe particulier de voyageurs. Cela nous paraît évident. Malheureusement, le gouvernement a tout simplement rejeté cette logique.

Je suis ici, honorables sénateurs, pour tenter de minimiser l'effet d'une décision politique qui a déjà été prise. Si je pouvais modifier cette décision, je le ferais, mais je ne pense pas le pouvoir, sénateur.

Le sénateur Kinsella: Si le projet de loi n'est pas adopté, le ministère des Transports aura beaucoup de travail à faire sur le plan de la normalisation des critères guidant les inspecteurs de sécurité. Par exemple, il y aura des contraintes contradictoires, et je vais vous donner un exemple pratique. À l'Aéroport international Pearson, si vous passez du Terminal 1 au Terminal 2 par le tunnel, on vous demandera d'enlever vos chaussures et de les placer sur le tapis roulant. Les passagers se retrouvent en chaussettes d'un côté du portail de sécurité qu'il faut franchir, et leurs chaussures sont de l'autre côté. C'est particulièrement mal commode pour les femmes qui portent des bas fins ou peut-être pas de chaussettes du tout. En procédant au dépistage d'explosifs dans les chaussures, et cetera, on enfreint une norme de santé publique.

Est-ce que ce projet de loi impose à l'administration d'établir des critères standards et de veiller à ce que ces derniers ne soient pas en conflit avec d'autres impératifs de la société, tels que la santé publique?

M. Mackay: Je ne pense pas que le projet de loi donne à l'administration la faculté de fixer les normes de sécurité. Le gouvernement se réserve ce droit, sous le régime de la Loi sur l'aéronautique et, dans ce contexte, les normes requises à cet effet.

Pour ce qui est de l'exécution de ces normes, l'administration aura la responsabilité principale. Mais l'établissement des normes relève du ministère et du ministre.

Le sénateur Kinsella: Si quelqu'un marchait sur un morceau de verre en attendant de retrouver ses chaussures de l'autre côté de la barrière, poursuivrait-il la compagnie aérienne ou la compagnie de sécurité?

M. Mackay: Nous ne connaissons pas encore la réponse à cette question, car les choses ne sont pas claires puisque cette loi crée un organisme d'État. Nous ne savons pas quel sera son statut en matière d'assurance. Je peux vous dire que l'assurance responsabilité civile représente un problème majeur aujourd'hui, autant pour les compagnies aériennes que les aéroports.

Senator Cook: I am sitting here thinking that we are really focusing on air security. I live on the island of Newfoundland where there is no security for the water ferries. Has anyone given that any thought?

Mr. Mackay: I am not an expert on the other modes of transportation, but I do know that in ports there is work happening in the area of security. What and how much they are doing on the passenger side I could not tell you. I do not have that information.

Senator Cook: I am looking at your amendment and at the role of the board. Clause 24 (a), (b) and (c) set out a code of ethics for the directors, officers and employees of the authority; a committee of the board, including a human resource committee and an audit committee; and contracting policies for the authority.

What more do you have in the amendments than those set out in the proposed legislation?

Mr. Mackay: The major problem with the current proposed legislation is that the board could not finance its capital requirements. It does not have the legislative authority to do so. If you contemplate this amendment, then the board and its appropriate governance structures — the audit committee and all of the other things that go into the operation of a company — would have the authority to consider how they wish to finance their capital plan. They would bring that forward in their normal deliberations, the board would approve it, and that would then go on to the minister for his final oversight.

At the moment, the legislation does not allow that board to do that. They are not allowed to borrow money, to put this in its simplest terms. They cannot borrow, which is what you would do if you were buying a car, a house or anything else. They cannot do that.

Senator Bolduc: How can we call that a Crown corporation if they do not have the regular commercial powers?

Mr. Mackay: I am not a lawyer, senator, but my understanding is that the Financial Administration Act, under Part 10, allows the government to set up these kinds of entities. They are somewhat quasi-companies.

Senator Bolduc: In the former Financial Administration Act we had various types of corporations: the true Crown corporations, such as CN, and then we had the departmental corporations such as statistics.

It is not very clear where the money comes from. On the one side, it comes from the government through tax revenues, but on the other side? We call it a Crown corporation, but it is not a real Crown corporation because it does not have the power that you are talking about. We could perhaps lower the fees, as I will call them.

Le sénateur Cook: Je suis en train de me dire que toute l'attention se porte sur la sécurité aérienne. Je vis à Terre-Neuve où aucune mesure de sécurité n'est prise pour les traversiers. Quelqu'un a-t-il réfléchi à cela?

M. Mackay: Je ne suis pas un expert des autres modes de transport, mais je sais que des choses se font sur le plan de la sécurité dans les ports. Mais je ne peux pas vous dire dans quelle mesure cela couvre aussi les voyageurs. Je ne possède pas ces renseignements.

Le sénateur Cook: Je regarde votre amendement et le rôle du conseil d'administration. Les alinéas 24a), b) et c) prévoient un code de déontologie pour les administrateurs, les dirigeants et les employés de l'administration, la constitution de comité, notamment des ressources humaines et de la vérification, et, enfin, la formulation de la politique contractuelle de l'administration.

Qu'est-ce que vos amendements feraient de plus que ce qui figure déjà dans le projet de loi?

M. Mackay: Le principal problème du texte actuel est que le conseil ne pourrait emprunter pour financer ses équipements. Il n'a pas le pouvoir légal de le faire. Avec notre amendement, le conseil d'administration et ses structures de gouvernance appropriées — le comité de vérification et tous les autres organes requis pour exploiter une société — auraient le pouvoir de décider comment financer le plan d'investissement. Un projet serait formulé, approuvé par le conseil, puis soumis à l'aval du ministre.

À l'heure actuelle, le projet de loi ne permet pas au conseil de faire cela. Il n'a pas le droit d'emprunter, pour dire les choses simplement. Il ne peut emprunter, contrairement à vous et moi lorsque nous achetons une voiture, une maison ou n'importe quoi d'autre. Il en est empêché.

Le sénateur Bolduc: Comment peut-on appeler cela une société d'État si elle n'a pas les pouvoirs commerciaux ordinaires?

M. Mackay: Je ne suis pas juriste, sénateur, mais je crois savoir que la Loi sur la gestion des finances publiques, dans sa Partie 10, autorise le gouvernement à constituer ce genre d'entité. Ce sont des quasi-sociétés.

Le sénateur Bolduc: Sous le régime de l'ancienne Loi sur l'administration financière, nous avons divers types de sociétés: les véritables sociétés d'État, telles que CN, et puis nous avons des corporations ministérielles, telles que Statistique Canada.

La provenance de l'argent n'est pas très claire. D'un côté, il provient du gouvernement par le biais des recettes fiscales, mais de l'autre côté? On appelle cela une société d'État, mais ce n'est pas une réelle société d'État car elle n'a pas le pouvoir dont vous parlez. Nous devrions peut-être réduire la redevance, comme je l'appelle.

We are in a kind of straightjacket, and I know this is not the first time. There are past cases, including last year, where the Auditor General has that the government sometimes works on a cash accounting basis and sometimes on an accrual accounting basis. It depends on the circumstances.

Somehow, that hides the real financial situation. I find that embarrassing. We will have to decide what to do because the corporation would normally have an accrual-based accounting system, but the government is still operating on a cash basis, except in some aspects. That is not clear for us. The Auditor General has mentioned it many times, and last year, in his budget, the Minister of Finance responded in a very subtle way to the Auditor General.

The Chairman: They are good wordsmiths.

Senator Bolduc: They are fantastic — there is no doubt about that. Even though we criticize the minister, we know very well that he does the work.

Senator Mahovlich: Minister Collenette appeared before the committee.

The Chairman: Excuse me, Senator Mahovlich, I did not give the witnesses an opportunity to reply to Senator Bolduc. Did you have a comment, Mr. Everson?

Mr. Warren Everson, Vice-President, Air Transport Association of Canada: The Auditor General says if the law permits it and this corporation could borrow the money, then it would need to fashion its expenditures to meet market demand. If the law goes by and the amendment is not in, the corporation will not have that authority — ever.

By using the cash accounting method, consumers will not only pay in the first couple of years for assets that will still be in use 20 years out, they will pay an enormous amount in the front end of this project for no reason whatsoever, but also the new authority will not have the ability to meet demands.

To take a vivid example, two years ago there were 22,000 passengers out of Hamilton airport, but last year there were half a million because WestJet came in there and made that airport a hub. They put two machines in there and they have six agents going all day long. They carried their chequebook in and purchased the security that they wanted.

The design we are looking at now will put this new authority in a position where it cannot respond to that kind of thing. Someone will say, “I am ready to open service in St. Hubert,” and they will say, “We have already allocated our resources and will not be able to put new security resources in that airport until whenever circumstances permit.” They could say, “If we could, we could borrow the money because the money is perfectly secure. There is no increase in the risk. There is traffic. People are paying. We could borrow the money quite comfortably.”

Nous sommes enfermés dans une espèce de camisole de force et ce n'est pas la première fois. Déjà l'an dernier le vérificateur général formait le reproche que le gouvernement utilise tantôt une comptabilité de caisse et tantôt une comptabilité d'exercice, selon les circonstances.

Cela occulte la situation financière réelle. Je trouve cela embarrassant. Nous devons décider quoi faire car normalement l'administration devrait avoir une comptabilité d'exercice, mais le gouvernement fonctionne toujours avec une comptabilité de caisse, sauf dans quelques cas particuliers. Les choses ne sont ainsi pas claires pour nous. Le vérificateur général a mentionné cela à maintes reprises et, l'an dernier, dans son budget, le ministre des Finances lui a donné une réponse très subtile.

Le président: Ils sont orfèvres en la matière.

Le sénateur Bolduc: Ils sont fantastiques, cela ne fait aucun doute. Même si nous critiquons le ministre, nous savons très bien qui fait le travail.

Le sénateur Mahovlich: Le ministre Collenette a comparu devant le comité.

Le président: Excusez-moi, sénateur Mahovlich, je n'ai pas donné au témoin l'occasion de répondre au sénateur Bolduc. Avez-vous un commentaire, monsieur Everson?

M. Warren Everson, vice-président, Association du transport aérien du Canada: Le vérificateur général dit que si la loi le permet et que si cette société pouvait emprunter, elle devrait organiser ses dépenses de façon à répondre à la demande du marché. Mais si le projet de loi est adopté tel quel, la société n'aura pas ce pouvoir — jamais.

Du fait que l'on va utiliser la comptabilité de caisse, les consommateurs paieront non seulement les premières années pour des équipements qui serviront encore dans 20 ans, c'est-à-dire paieront sans raison aucune un montant énorme au stade initial de ce projet, mais la nouvelle administration n'aura pas la capacité de répondre à la demande.

Pour prendre un exemple criant, il y a deux ans, 22 000 voyageurs utilisaient l'aéroport de Hamilton, mais l'an dernier il y en a eu un demi-million parce que WestJet est arrivée et a fait de cet aéroport son pivot. La compagnie a installé deux machines et six agents sont de service toute la journée. Elle est arrivée avec son chéquier et a acheté la sécurité dont elle avait besoin.

La nouvelle administration, selon la conception actuelle, ne pourra pas réagir à ce genre de choses. Quelqu'un dira: «Je suis prêt à ouvrir une liaison à St. Hubert» et elle répondra: «Nous avons déjà alloué nos ressources et ne pourrions mettre en place de nouveaux services de sécurité dans cet aéroport, il faudra attendre que les circonstances le permettent.» Autrement, elle pourrait simplement emprunter les fonds car l'investissement est parfaitement sûr. Il n'y a aucune augmentation du risque. Le trafic est là. Les passagers paient. Elle pourrait emprunter l'argent sans risque aucun.

We do not have the statutory authority to do that. So we will just wait and do the usual government tango where resources are fought about to decide where they should go. We only need one paragraph that allows the minister the right to give this authority to the new organization.

Senator Bolduc: As a matter of fact we do not have a Crown corporation in that organization. We have a possibility of the government taking charge of some operational responsibilities in a way that is outside of the civil service. It is one way of getting people out of the civil service for jobs that are security.

Senator Mahovlich: We heard from the minister last night. You have mentioned that service and efficiency are just as important as the emphasis on security. These people are not even thinking about efficiency. When I go to the airport now, I have to arrive two or three hours before the plane leaves. I have to take my shoes off; a woman loosens my belt. It is getting ridiculous. Do these people think about efficiency? How will you get people to travel if you do not give us service? Nobody wants to travel any more.

Mr. Mackay: Senator, that is exactly our point. We want this authority to be incentivized — the management and everyone else. There is no argument about the fundamental need for good security. However, we want it delivered in a way that is as efficient and effective as possible because we do not want you standing in a line for an hour. We know what you will do if the hassle factor is too high: For your next trip from Toronto to Ottawa, you will get on the train.

Senator Mahovlich: Exactly. That is coming.

Mr. Mackay: That is coming. That is not in our members' best interests and we do not believe it is in the country's best interests. There should be a level playing field here. We think service standards and things related to it are very important.

Senator Mahovlich: Do you think there are privileged people in this world?

Mr. Mackay: I like to think not but I suspect some people have a heck of a lot more money than I do.

Senator Mahovlich: There are and have been since the Romans and way back to the Greeks. There are privileged people in this world, but everyone is getting the same treatment going through these lines. They make 88-year-old lady stand there to get her ticket and then she gets in another line-up, and sits and waits. It goes on and on.

Mr. Mackay: We want to work with the security authorities to find ways to minimize that. We are working with them now but we believe one very important part of that entire puzzle is to ensure that this authority has a governance and management structure where people care about those sorts of problems.

Mais on ne lui donne pas le pouvoir légal de le faire. On va donc attendre et danser la valse hésitation habituelle du gouvernement, où il faut se battre pour obtenir les ressources. Pourtant, il suffirait d'un paragraphe qui autoriserait le ministre à conférer ce droit à la nouvelle organisation.

Le sénateur Bolduc: En fait, cette organisation n'est pas une société d'État. C'est simplement une façon pour le gouvernement d'assumer certaines responsabilités opérationnelles en dehors de la fonction publique. C'est une façon de faire assurer la sécurité par des agents qui ne sont pas des fonctionnaires.

Le sénateur Mahovlich: Nous avons entendu le ministre hier soir. Vous avez indiqué que le service et l'efficacité sont tout aussi importants que la sécurité. Ces gens ne songent même pas à l'efficacité. Maintenant, lorsque je prends l'avion, je dois arriver à l'aéroport deux ou trois heures avant l'heure du départ. Je dois enlever mes chaussures; une femme défait ma ceinture. Cela devient ridicule. Est-ce que ces gens songent à l'efficacité? Comment va-t-on amener les gens à voyager si le service n'est pas bon? Plus personne ne veut voyager.

M. Mackay: Sénateur, c'est exactement notre argument. Nous voulons que cette administration soit sujette à des incitations — la direction et tout le monde. Le besoin d'une bonne sécurité est incontestable. Cependant, nous voulons qu'elle soit assurée d'une manière aussi efficace et efficace que possible, car nous ne voulons pas que vous soyez là à faire la queue pendant une heure. Nous savons ce que vous ferez si les choses deviennent trop pénibles: pour votre prochain voyage à Toronto, vous prendrez le train.

Le sénateur Mahovlich: Exactement. Cela se peut.

M. Mackay: Cela se fait déjà. Ce n'est pas dans l'intérêt de nos membres ni, pensons-nous, dans celui du pays. Il faudrait un terrain de jeu égal. Nous pensons que les normes de service et tout ce qui les entoure sont très importantes.

Le sénateur Mahovlich: Pensez-vous qu'il y a des gens privilégiés de par le monde?

M. Mackay: J'aimerais croire que non, mais j'ai l'impression que certains ont beaucoup plus d'argent que moi.

Le sénateur Mahovlich: C'est vrai, et depuis la plus haute antiquité. Il y a des gens privilégiés dans ce monde, mais dans ces files d'attente tout le monde est traité de la même façon. Ils font attendre dans la file la vieille dame de 88 ans pour son billet, et ensuite elle doit faire encore une autre queue interminable. Cela n'en finit pas.

M. Mackay: Nous voulons travailler avec les responsables de la sécurité pour minimiser l'attente. C'est ce que nous faisons déjà, mais un élément très important de tout le puzzle est que cette administration soit dotée d'une structure de gouvernance et de gestion telle que ses responsables se soucient de cette sorte de problèmes.

Senator Mahovlich: With computers, there are many cards being introduced, and Air Canada has an elite card. Why can I not get one of these cards so that I can go to the airport, show them this card, they can punch it in and there's my record and my standing. They can say, "Okay, Frank, just go on through now."

Mr. Mackay: We are looking at smart cards. It would have to be voluntary, because you would have to provide a certain amount of information to have a system like that.

Senator Mahovlich: That is coming?

Mr. Mackay: We are hoping it is coming. The security authorities not only here in Canada but also in other countries have not yet bought that concept. If we put in place a system like that, they are concerned — it is a legitimate concern that we would have to address — that it will become a target for abuse; that some unauthorized person will get their hands on these sorts of passes, and it will become a security risk. That question must be addressed before we take it much further, but people are looking at it.

Senator Mahovlich: In regard to amortization, I agree that it is a common business practice.

Senator Rompkey: May I ask a supplementary?

The Chairman: We are running out of time. If you want to stay here later, that is fine too.

Senator Rompkey: Can you give me an example of another Crown organization such as this proposed authority that is allowed to amortize over a longer period of time? Can you give me some examples in Canada so that we can make a comparison — NAV CANADA, for example?

Mr. Mackay: NAV CANADA is not a Crown corporation but NAV CANADA operates exactly this way.

Senator Rompkey: They are allowed to amortize.

Mr. Mackay: Yes, and they do. They spend more than \$100 million on capital.

Senator Rompkey: Is that a good comparison?

Mr. Mackay: It is a very good comparison, because NAV CANADA provides an essential air service. It is very much security related and all those kinds of things. When the government was debating before the budget how to set this up, that was the model we proposed to them. It collects its revenues and that is where we would like to go.

Senator Comeau: I would like to come back to a comment made by my colleague Senator Kinsella about the fundamental policy that this seems to be establishing. Last night we heard from two ministers — both from Toronto — who can take a flight every hour on the hour from Toronto to Ottawa or to anywhere they want to go. They were able to present their bill to a growing number of urban members in the House of Commons. If you look at the recent census, rural areas now comprise only some 20 per cent of the population of Canada, so obviously the political clout of rural members in communities is on the decline.

Le sénateur Mahovlich: Grâce à l'ordinateur, il existe aujourd'hui toutes sortes de cartes, et Air Canada a une carte Élite. Pourquoi ne puis-je obtenir une de ces cartes de telle façon que lorsque j'arrive à l'aéroport, je leur montre cette carte, ils la passent dans la machine et voient mon dossier et puissent me dire: «D'accord, Frank, vous pouvez passer».

M. Mackay: Nous envisageons les cartes intelligentes. Il faudrait que ce soit facultatif, car il faudra donner pas mal de renseignements sur soi-même avec un système comme celui-ci.

Le sénateur Mahovlich: Cela va se faire?

M. Mackay: Nous l'espérons. Les administrations de la sécurité, non seulement ici au Canada mais aussi à l'étranger, n'ont pas encore admis ce concept. Elles craignent que si l'on met en place un tel système — c'est une préoccupation légitime à laquelle il faudra trouver des solutions — il prête le flanc aux abus, qu'une personne non autorisée mette la main sur un tel laissez-passer et que ce serait dangereux. Il faudra trouver une solution avant d'aller beaucoup plus loin, mais l'on y réfléchit.

Le sénateur Mahovlich: En ce qui concerne l'amortissement, je conviens que c'est une pratique commerciale courante.

Le sénateur Rompkey: Puis-je poser une question complémentaire?

Le président: Nous commençons à manquer de temps. Si vous voulez siéger plus tard que prévu, pas de problème.

Le sénateur Rompkey: Pouvez-vous me donner un exemple d'une autre société d'État qui serait autorisée à amortir sur une période plus longue? Connaissez-vous d'autres exemples au Canada, aux fins de comparaison — NAV CANADA, par exemple?

M. Mackay: NAV CANADA n'est pas une société d'État, mais elle fonctionne exactement de cette façon.

Le sénateur Rompkey: Elle a le droit d'amortir.

M. Mackay: Oui, et elle le fait. Elle dépense plus de 100 millions de dollars en biens d'équipement.

Le sénateur Rompkey: Est-ce une bonne comparaison?

M. Mackay: C'est une excellente comparaison, car NAV CANADA fournit un service aérien essentiel. Il est du même ordre, et apparenté à la sécurité. Lorsque le gouvernement s'interrogeait sur la structure de cet organisme, avant le budget, c'est le modèle que nous lui avons proposé. Il perçoit ses redevances, et c'est ce que nous souhaiterions.

Le sénateur Comeau: J'aimerais revenir sur la remarque faite par mon collègue, le sénateur Kinsella, sur la politique fondamentale que l'on semble établir. Nous avons reçu hier soir les deux ministres — tous deux de Toronto — qui disposent d'un vol chaque heure entre Toronto et Ottawa ou n'importe quel autre lieu. Ils ont fait voter leur projet de loi par le nombre croissant de députés citoyens. Si vous regardez le dernier recensement, les zones rurales ne comptent plus que 20 p. 100 de la population du Canada, si bien que le poids politique des citoyens ruraux est en recul.

These two ministers were asked this question: Did you do any kind of a study on the impact of your decision on smaller communities? I mentioned a few such as Kuujuaq, Îles de la Madeleine, a place called Sandspit, British Columbia, which I had never even heard of, and Waskaganish. They said, "No, we did not do a study. We just went ahead and did it."

I know Yarmouth, Nova Scotia quite well. Minister Collette doubted that there would be a passenger decline. He said that they could add on to the price and passengers would continue flying out of Yarmouth. I do not buy that; I am almost certain that passengers will no longer use Yarmouth, or use it in fewer numbers.

Another concern is the fact that the cargo space on that Yarmouth flight also carries lobsters and other fresh fish that are flown out of Yarmouth. If the numbers go down to the point where we lose the airline, there goes the cargo space for fish. This, in turn, affects the fishermen who may not be flying out of Yarmouth but it impacts their products. It impacts the plant workers. It goes on to impact the carpenters in the region.

In other words, it affects the entire economy. If the community does not have an airport, it makes it a much less attractive place to want to move to. I did not receive any real indication from the two ministers from Toronto that this tax would have this impact. I have only given one example of Yarmouth.

What about all these other places? Have you as a group tried to pass on this to the minister? I saw that you did say that if there is a 1 per cent increase in price, that you have a 1 per cent to 1.8 per cent drop in demand. They do not seem to understand that point yet.

Is this where we are heading as a country? Are we going to be a dog-eat-dog, urbanized Canadian society and forget all the areas that Senators Rompkey, Cook, myself represent? Might we all move to the bigger cities such as Halifax, Montreal and Toronto?

Mr. Mackay: The entire question of the viability of air service in small, thin markets is a real problem in Canada. It has been a problem historically because of the nature of our country and our geography. It is something that currently needs more focus from a public policy point of view. We have raised it from the point of view of viability of small airports with the government for a number of years now. We have also told them that we are concerned about air service levels. The new security charge will make that problem tougher, not easier. It will make it harder.

The Chairman: Thank you Mr. Mackay and Mr. Everson.

Honourable senators, I welcome Mr. Martin Taller from the Association of Canadian Travel Agents and Mr. Randall Williams from the Tourism Industry Association of Canada.

Mr. Taller has prepared an official presentation in both official languages. Mr. Williams is filing a brief in both official languages with the committee. I will see that that is circulated, also.

Please proceed.

Nous avons demandé aux deux ministres s'ils ont fait une étude sur l'impact de leur décision sur les petites localités? J'en ai mentionné quelques-unes, telles que Kuujuaq, les Îles de la Madeleine, une localité du nom de Sandspit, en Colombie-Britannique, dont je n'avais jamais entendu parler, et Waskaganish. Ils ont répondu que non, ils n'ont pas fait d'études.

Je connais assez bien Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. Le ministre Collette a dit douter que le nombre des passagers diminuerait. Il a dit que l'on pouvait augmenter le prix et que les gens de Yarmouth continueraient de prendre l'avion. J'en doute; je suis presque certain que le nombre des passagers à Yarmouth va diminuer.

Un autre problème est le fret. Ces vols au départ de Yarmouth transportent également du homard et d'autres poissons frais. Si le trafic diminue au point que nous perdons la compagnie aérienne, il n'y aura plus rien pour transporter le poisson. Cela va se répercuter sur les pêcheurs, qui ne prennent peut-être pas l'avion, mais leur production oui. Cela se répercute sur les travailleurs des usines de conditionnement. Cela se répercute sur les charpentiers de la région.

Autrement dit, toute l'économie est touchée. Si la ville n'a pas d'aéroport, elle devient beaucoup moins attrayante. Les deux ministres de Toronto ne m'ont donné aucun indice qu'ils comprenaient l'impact de cette taxe. Je n'ai donné que l'exemple de Yarmouth.

Mais qu'en est-il de toutes ces autres localités? Avez-vous, en tant que groupe, essayé de faire comprendre cela au ministre? Vous avez dit qu'une augmentation de 1 p. 100 du prix entraîne une baisse de 1 à 1,8 p. 100 de la demande. Il ne semble pas comprendre cela.

Est-ce là vers quoi se dirige ce pays? Allons-nous devenir une société urbanisée où règne la loi du chacun-pour-soi et oublier toutes les régions que les sénateurs Rompkey, Cook et moi-même représentons? Allons-nous devoir tous emménager dans les grands centres comme Halifax, Montréal et Toronto?

M. Mackay: Toute la question de la viabilité des liaisons aériennes desservant les petits marchés est un vrai problème au Canada. C'est un problème de toujours, en raison de la géographie de notre pays. Il existe une attention particulière à ce stade de la part du gouvernement. Cela fait déjà plusieurs années que nous lui parlons de la viabilité des petits aéroports. Nous avons fait connaître également notre préoccupation au sujet du niveau des services aériens. La nouvelle redevance de sécurité va rendre le problème encore plus aigu, plus difficile.

Le président: Merci, monsieur Mackay et monsieur Everson.

Honorables sénateurs, j'accueille M. Martin Taller, de l'Association canadienne des agences de voyage et M. Randall Williams de l'Association de l'industrie touristique du Canada.

M. Taller a rédigé un mémoire officiel dans les deux langues officielles. M. Williams dépose un mémoire dans les deux langues officielles. Je ferai en sorte qu'il soit distribué également.

Vous avez la parole.

Mr. Martin Taller, Board Member, Association of Canadian Travel Agents: Honourable senators, with me is Mr. Randall Williams, the president and CEO of the Tourism Industry Association of Canada. Mr. Williams will assist me in answering any questions. His brief has been given to the clerk.

The Association of Canadian Travel Agents, ACTA, which represents approximately 4,800 travel agencies from across the country, is pleased to have the opportunity to raise our concerns with Bill C-49, the budget implementation act. We would like to focus on the air travellers security charge, which we believe is a poorly considered new tax about to be imposed unfairly on the Canadian travelling public.

Along with the vast majority of Canadians, ACTA recognizes that in the wake of September 11, the government had to act promptly to strengthen security at crucial locations across the country — especially at airports, which are particularly vulnerable. The effective screening of air passengers and their baggage had to be enhanced. At the same time, everyone realized that it was no longer appropriate to leave these security measures in the hands of the airlines. The state had to intervene.

This leads us to our first two criticisms of Bill C-49.

First, ACTA believes that the costs of providing this service should be paid out of the consolidated revenue fund. Sections 6 and 27 of the new Canadian Air Transport Security Authority Act make it clear that the screening service is a fundamental government responsibility arising out of the need for public safety. It does not make sense, therefore, that only certain persons are charged with paying for the service. Are the costs of providing municipal police services to be recovered on the basis of the streets that are actually patrolled? Everyone benefits from public safety, not just a few service users, especially when the threat to public safety is in the form of terrorist violence.

Second, we wonders why the government felt it necessary to create a new Crown agency — the Canadian Air Transport Security Authority. Could its mandate not have been given to the Royal Canadian Mounted Police or to one of the existing transport agencies? In addition to the costs of putting in place a new bureaucratic structure, there will be the problem of coordinating sensitive information and activities among law enforcement agencies.

I would like to turn now to the specific terms of the security charge. The amount of the charge — \$12 one-way or \$24 — return appears arbitrary or to have been arrived at through a simple method of calculation. Did the government carry out a study of what appropriate security enhancements would cost at each of the 90 airports listed in the announcement of last

M. Martin Taller, membre du conseil d'administration, Association canadienne des agences de voyage: Honorables sénateurs, je suis accompagné de M. Randall Williams, président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada. M. Williams me secondera pour répondre à vos questions. Il a remis son mémoire au greffier.

L'Association canadienne des agences de voyage, l'ACTA, qui représente environ 4 800 agences de voyage à travers le pays, est heureuse de cette invitation à vous faire part de ses vues concernant le projet de loi C-49, la loi d'exécution du budget. Nous aimerions souligner les dispositions concernant la sûreté des transports aériens qui, à notre avis, créent en fait une nouvelle taxe assez mal conçue, imposée à l'ensemble des voyageurs canadiens d'une manière inéquitable.

Tout comme la grande majorité des Canadiens, les membres de l'ACTA reconnaissent la nécessité pour le gouvernement d'agir sans délai et de renforcer la sécurité en des lieux névralgiques du pays — surtout les aéroports, qui sont particulièrement vulnérables. Il était nécessaire de mettre en oeuvre un contrôle plus serré des voyageurs et de leurs bagages. Parallèlement, chacun comprenait qu'il n'était plus approprié de laisser ces mesures de sécurité à la discrétion des compagnies aériennes. Il fallait que l'État intervienne.

Cela nous amène à nos deux premières critiques du projet de loi C-49.

Tout d'abord, l'ACTA considère que le coût associé à ce service devrait être couvert par le Trésor. Les articles 6 et 27 de la nouvelle Loi sur l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien précisent bien que le service de contrôle est une responsabilité gouvernementale fondamentale découlant du besoin d'assurer la sécurité du public. Il n'est donc pas approprié que le coût de ces services soit imputé seulement à certaines personnes. Est-ce que le coût des services de police municipale est recouvré auprès des habitants des rues où des patrouilles sont effectuées? Le climat de sécurité ainsi instauré bénéficie à tous les membres du public, et non seulement à quelques utilisateurs, particulièrement lorsque la menace à la sécurité publique prend la forme de violence terroriste.

Deuxièmement, nous nous demandons pourquoi le gouvernement a jugé nécessaire de créer une nouvelle agence gouvernementale, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. Ce mandat n'aurait-il pu être confié à la Gendarmerie royale du Canada ou à l'une des agences existantes dans le domaine du transport? En sus du coût de cette nouvelle structure bureaucratique, il se posera le problème de la coordination des activités de plusieurs organes d'application de la loi et de la dissémination d'informations sensibles.

J'aimerais maintenant parler plus spécifiquement du droit pour la sécurité du transport aérien. Le montant de la redevance — 12 \$ pour un aller simple ou 24 \$ pour un aller-retour, apparaît arbitraire ou avoir été calculé selon une méthode simpliste. Le gouvernement a-t-il mené une étude pour déterminer le coût des améliorations sécuritaires qu'il convient d'apporter dans chacun

December? How was the revenue stream to be generated by this new charge matched with the estimated costs?

The amount of the charge is also unfair in that it is imposed as a flat rate, across all types and length of trips. Travellers on short-haul routes will have to pay the same amount as long-distance travellers. Relatively speaking, they will have to pay more. From a public policy perspective, this bias does not make sense. It discourages smaller airlines from competing with Air Canada for local and regional markets. It also hinders the development of efficient and inexpensive air commuting services between centres such as Calgary and Edmonton, for example, as an alternative to the bus and automobile.

The anti-competitive bias of the charge does not only operate at the local level. Within the larger North American context, it is a signal to the business community that Canada is a jurisdiction that is only too happy to tax its more mobile citizens. This charge runs counter to Canada's productivity agenda. It also runs counter to the \$15 million the government announced last fall for an advertising campaign to encourage travel.

Long before September 11, ACTA had complained about the number of additional charges that appear on a ticket. Over and above the provincial federal taxes, to which consumers are now resigned, there are airport fees, NavCan fees and fuel surcharges, all of which are added to the advertised fare. Travel agents believe that these people fees are part of the cost of service. Consequently, they should be factored into the price of the ticket to give the consumer a truer picture of the cost of travel. By the same token, security costs should not be presented as if they are an option like paying extra for insurance when you rent a vehicle.

Finally, there are huge administrative problems in implementing such a tax. What constitutes a stopover or a break in journey that would trigger the imposition of a second security charge? How will the tax be collected outside Canada? Will Canada Customs and Revenue Agency issue refunds, and on what basis? Can the computer reservation systems be programmed to accommodate all the variables?

Making matters worse is the fact that there is very little time to put the required central reservation system and collection procedures in place. The legislation comes into force on the day on which it receives Royal Assent or on April 1, 2002, whichever comes first.

In conclusion, while appreciating the constraints that the Senate is under to pass this bill expeditiously, ACTA on behalf of a hard-hit sector of the economy and the air travelling public, would like to make two recommendations. First, that clause 5, proposed section 11 of the bill be amended so that the charge only comes into force on September 1, 2002. This will allow the government and all stakeholders more time to work out the financial and administrative implications on both the revenue and

des 90 aéroports désignés en décembre dernier? Comment les revenus générés par cette nouvelle taxe ont-ils été comparés aux coûts estimés?

Le montant du droit est également injuste en ce sens qu'il s'agit d'un taux forfaitaire pour tous les trajets, quel que soit leur type et la distance parcourue. Le montant est le même pour une liaison courte que pour une liaison longue. Relativement parlant, les premiers paieront plus. Du point de vue de la politique générale, cette application biaisée n'est pas rationnelle. Elle découragera les petites compagnies aériennes de concurrencer Air Canada sur les marchés locaux et régionaux. Elle freine également le développement de services de navette aérienne à bas prix entre des centres tels que Calgary et Edmonton, par exemple, en concurrence avec l'autocar et l'automobile.

L'effet anticoncurrentiel de la taxe n'agit pas non plus seulement au niveau local. Dans le contexte de l'ensemble de l'Amérique du Nord, c'est un signal donné au monde des affaires que le Canada se fait un plaisir de taxer ses citoyens les plus mobiles. Ce droit va à l'encontre du programme de productivité du Canada. Il va également à contre courant des 15 millions de dollars que le gouvernement a annoncés l'automne dernier pour une campagne publicitaire destinée à inciter les gens à voyager.

Bien avant le 11 septembre, l'ACTA s'était plainte du nombre de taxes et redevances grevant les billets d'avion. En sus des taxes fédérales et provinciales, auxquelles les consommateurs se sont maintenant résignés, il y a des taxes aéroportuaires, la redevance NavCan et les surcharges pour carburant qui viennent s'ajouter au tarif publié. Les agents de voyage considèrent que tous ces montants font partie du coût du service et devraient être englobés dans le prix du billet afin que le consommateur sache combien le voyage coûte réellement. De la même manière, les frais de sécurité ne devraient pas être présentés comme s'ils étaient une option, comme le paiement d'une couverture d'assurance additionnelle lorsqu'on loue un véhicule.

Enfin, la mise en oeuvre d'une telle taxe présente d'énormes problèmes administratifs. Qu'est-ce qui constitue une escale ou une interruption d'un voyage qui déclencherait l'imposition d'un deuxième droit pour la sécurité? Comment la taxe sera-t-elle perçue à l'étranger? Est-ce que l'Agence Douanes et Revenu Canada effectuera des remboursements et sur quelle base? Les systèmes informatiques de réservation peuvent-ils être programmés pour faire place à toutes ces variables?

Ce qui rend les choses encore plus difficiles, c'est le manque de temps pour adapter le système central de réservation et mettre en place les procédures de perception. La loi prend effet le 1^{er} avril 2002 ou bien, après cette date, le jour même de la Sanction royale.

En conclusion, tout en ayant conscience des pressions qui s'exercent sur le Sénat afin qu'il adopte ce projet de loi rapidement, l'ACTA formule deux recommandations, au nom d'un secteur économique durement touché et du public voyageur. Premièrement, que l'article 5 du projet de loi, c'est-à-dire le projet d'article 11 de la loi, soit modifié de telle façon que l'entrée en vigueur n'intervienne que le 1^{er} septembre 2002. Ce délai laissera davantage de temps au gouvernement et à tous les intervenants

expenditure side of this new tax. This makes more sense than rushing in to implement the charge now and then having to undo the mistakes in the fall, at the time of the government's promised review.

Second, that proposed section 33, clause 2 of the bill be amended so that a review of the provisions of the new authority will be completed during the third year of its operation, instead of during the fifth year. This will signal to the travelling public the exceptional nature of the security measures.

Senator Comeau: I have raised the subject with other witnesses in regard to the impact on smaller airports of the new tax. I noted that you mentioned the route from Edmonton to Calgary. There are many other areas in Canada; I named a few earlier on. The minister said he saw no cause to worry. He proudly listed all of the taxes that now appear on the ticket and stated that they were no bother to the traveller. He mentioned all the ones you mentioned here and suggested that another tax will not be a bother.

I find it difficult to believe that the travelling public would not be impacted by this extra charge. I know the government said that it had not done any kind of impact study on our small communities. Have you had a chance to see how this tax would impact on the communities?

Mr. Toller: From a trade association perspective, we have not had time to do the studies. We have support from WestJet Airlines as an example that runs that route from Calgary to Edmonton who would be impacted significantly by the tax. However, I would refer that question to Mr. Williams.

Mr. Randall Williams, President and CEO, Tourism Industry Association of Canada: Senator Comeau, I heard your comments earlier, and I fully agree with you. First, there is a general, common good and a universal right that Canadians have in expecting security and safety. We should not be penalizing travellers or a select group to ensure safety.

This tax will actually be a net effect to the government of actually taking more money out of the system than they will actually derive. I should like to give you a sense of why we need to have a study on the impacts of this tax.

Most people will agree that this tax will derive a minimum of \$2.2 billion over five years — about \$440 million a year. Some suggest it will derive more money than that. The tourism industry in Canada represents \$54 billion in activity and sales.

The \$24 surcharge represents a 4 per cent to 5 per cent increase in the cost of travel. As was said earlier, most people recognize that a 1 per cent increase in tax has a negative effect of 1 per cent to 1.8 per cent in sales. Most studies I have seen agree with that. If we assume there is a 4 per cent or 5 per cent decrease

pour effectuer une évaluation détaillée des implications financières et administratives de cette nouvelle taxe, tant au niveau des recettes que des dépenses. Cela paraît plus rationnel que de se précipiter maintenant pour mettre en vigueur la redevance et devoir ensuite défaire les erreurs à l'automne, le moment du réexamen promis par le gouvernement.

Deuxièmement, que l'article 2 du projet de loi, soit le projet d'article 33, soit modifié afin qu'un réexamen de la loi intervienne au bout de trois ans et non de cinq ans, de façon à souligner aux yeux du public voyageur la nature exceptionnelle de ces mesures de sécurité.

Le sénateur Comeau: J'ai soulevé avec d'autres témoins la question de l'impact de la nouvelle taxe sur les petits aéroports. J'ai remarqué que vous avez mentionné la liaison Edmonton-Calgary. Mais cela vaut pour d'autres régions du Canada et j'ai nommé quelques exemples tout à l'heure. Le ministre a dit qu'il n'y avait pas lieu de s'inquiéter. Il a fièrement énuméré toutes les taxes qui apparaissent déjà sur le billet et estimé qu'elles ne gênaient pas le voyageur. Il a mentionné toutes celles que vous avez citées ici et émis l'avis qu'une autre taxe ne posera pas de problème.

J'ai du mal à croire que cette redevance supplémentaire n'aura pas d'effet sur le public voyageur. Le gouvernement a dit n'avoir effectué aucune étude de l'impact sur les petites localités. Avez-vous eu l'occasion d'en estimer les effets?

M. Toller: Notre association n'a pas eu le temps. WestJet Airlines vous a fait savoir que sa liaison Calgary-Edmonton serait durement touchée par la taxe. Mais je demanderais à M. Williams de donner un complément de réponse.

M. Randall Williams, président-directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada: Sénateur Comeau, j'ai entendu vos propos de tout à l'heure et je suis tout à fait d'accord avec vous. Premièrement, la sécurité représente un intérêt général et constitue un droit universel des Canadiens. Il n'est pas normal de pénaliser les voyageurs ou un groupe particulier pour assurer la sécurité.

L'effet net de cette taxe sera tel que le gouvernement perdra davantage de recettes fiscales qu'elle ne lui rapporte. Je vais essayer de montrer pourquoi il faut étudier l'impact de cette taxe.

On s'accorde à dire que cette taxe prélèvera un minimum de 2,2 milliards de dollars sur cinq ans — environ 440 millions de dollars par an. Certains pensent que ce sera en réalité plus que cela. L'industrie touristique au Canada réalise un chiffre d'affaires global de 54 milliards de dollars.

La surtaxe de 24 \$ représente une majoration de 4 p. 100 à 5 p. 100 du coût d'un voyage. Comme on l'a vu, la plupart des experts considèrent qu'une majoration de 1 p. 100 du prix entraîne une baisse de 1 à 1,8 p. 100 de la demande. La plupart des études que j'ai vues s'accordent là-dessus. Dans l'hypothèse

in travel because of this tax, the effect could mean a lost of \$2.7 billion in Canada's tourism industry.

Another fact is that every dollar in tourism expenditures brings 30 per cent to the government. For every \$1 that is spent, 30 cents go into government coffers as a chance. If you drain \$2.7 billion out of the system in a year, 30 per cent of that represents \$810 million less to government.

Senator Bolduc: It is more than the tax.

Mr. Williams: The tax will give you \$440 million. What you have here, honourable senators, is a tax that will take out of the system double what you are withdrawing from it.

Even if we overstate these figures by double, it would be a break-even proposition. We are saying the tax is in the system; let the industry alone. Do not be punitive against the travel industry because the terrorists decided to use an airplane as a weapon. What if they had decided to use food processing as a weapon? What if they decided to use utility companies as a weapon against Canadians or Americans?

Security and safety is a right, a common good we should all get. We should not do it for all Canadians on the backs of travellers. That is our message.

Senator Comeau: I will leave the question of the communities aside for a moment — even though this will impact on smaller, rural communities. It scares me that no assessment was done of what will happen to those communities as we close off these little airports all over. I would imagine that people would begin moving to Halifax, Toronto and Calgary.

I would like to discuss the \$2.2 billion figure. My understanding is that this figure was plucked out of the air one fine day. As indicated, they had to move very quickly to assure safety to Canadians. Other than the cost of the machinery that must be put in place over the next several years, have you been given any kind of a breakdown on this \$2.2 billion?

Mr. Williams: Mr. Everson may better answer this question, but we have not seen a breakdown on how the \$2.2 billion is proposed to be spent on security.

Senator Comeau: Are there no marshals, or do we just not know?

Mr. Williams: The government has said that Canada is well ahead of the U.S. in the security provisions at airports. Here we are, not being attacked, as a country ahead of the U.S. in our security provisions, and we are putting in a \$12 fee and the U.S. is putting in a \$2.50 fee. They can do that because the cost is shared among the government, the traveller, the airports and the airlines. They are not necessarily agreeing with that proposal, but there is an understanding that there is a shared responsibility. In Canada, we place the weight entirely on the traveller.

d'une diminution de 4 ou 5 p. 100 du nombre des voyages à cause de cette taxe, l'effet net sera une perte de 2,7 milliards de dollars dans le secteur touristique canadien.

Une autre réalité est que chaque dollar de dépenses touristiques rapporte 30 p. 100 au gouvernement. Pour chaque dollar dépensé par les touristes, 30 cents aboutissent dans les caisses de l'État. Si le chiffre d'affaires du tourisme baisse de 2,7 milliards de dollars, 30 p. 100 de ce montant représente un manque à gagner de 810 millions de dollars pour le gouvernement.

Le sénateur Bolduc: C'est plus que les recettes de la taxe.

M. Williams: La taxe rapportera 440 millions de dollars. Ce que nous avons ici, honorables sénateurs, est une taxe qui coûtera au système le double de ce qu'elle rapporte.

Même si ces estimations sont surévaluées par un multiple de deux, le produit net sera encore nul. Nous disons que la taxe est déjà dans le système; laissez l'industrie tranquille. Ne punissez pas le secteur touristique parce que les terroristes ont décidé d'utiliser un avion comme arme. Et s'ils avaient décidé à la place d'empoisonner des aliments? Et s'ils avaient décidé de frapper plutôt les entreprises de services publics pour attaquer les Canadiens ou les Américains?

La sécurité est un droit, un bien commun qui doit être assuré à tous. Il ne s'agit pas de l'assurer aux Canadiens sur le dos des voyageurs. Voilà notre message.

Le sénateur Comeau: Je vais laisser de côté pour le moment la question des localités rurales, qui vont ressentir un effet certain. Cela m'effraie qu'aucune évaluation n'ait été faite de l'impact qu'aurait sur ces localités la fermeture de leur aéroport. J'imagine que les gens partiraient s'installer à Halifax, Toronto et Calgary.

Voyons un peu le chiffre de 2,2 milliards de dollars. Mon impression est que l'on a tiré ce chiffre d'un chapeau un beau jour. Il a fallu agir très vite pour assurer la sécurité des Canadiens. Hormis le coût des machines à mettre en place dans les quelques années qui viennent, vous a-t-on donné une ventilation de ces 2,2 milliards de dollars?

M. Williams: M. Everson pourra peut-être mieux répondre à cette question que moi, mais nous n'avons vu aucune ventilation de ces 2,2 milliards de dollars que l'on se propose de dépenser pour la sécurité.

Le sénateur Comeau: On ne prévoit pas de gardes armés à bord des avions, ou bien ne le sait-on pas?

M. Williams: Le gouvernement a dit que le Canada est très en avance sur les États-Unis sur le plan de la sécurité aéroportuaire. Nous voici, un pays qui n'a pas été attaqué, bien en avance sur les États-Unis sur le plan de la sécurité, et nous imposons un droit de 12 \$, alors qu'aux États-Unis il est de 2,50 \$. En effet, chez eux le coût est réparti entre le gouvernement, les voyageurs, les aéroports et les compagnies aériennes. Tout le monde n'est pas forcément ravi, mais on y admet que c'est une responsabilité partagée. Au Canada, on impose tout le fardeau au voyageur.

Senator Comeau: I asked a question last night of one of the ministers and the financial official indicated that they had done their estimates of revenue based on 2001 traffic figures less 10 per cent. My understanding is that we have now gone above that figure. That means that there will be much more revenue coming in than what was estimated.

Have you done any kind of an estimate of the revenues that will come in?

Mr. Williams: We have not done an estimate of the revenues. The number of 10 per cent is fair. Right now, we are projecting for 2002 that air travel will be down 10 per cent compared with 2001. Those numbers are consistent with our belief. I do not know how they arrived at those numbers.

[Translation]

Senator Ferreti Barth: My question is on the new airport tax. I represent 15,000 seniors who believe that the added charge is excessive.

Seniors and retirees make up a large part of the travelling public. Many of these people travel for pleasure and will continue to do so. Several things might happen. For example, because of the new charge added to the price of a ticket, travel agents might offer discounts to seniors, or many people might choose to travel by car rather than by plane.

But seniors are more likely to continue flying because they feel more secure doing so and it saves them time. So they are the segment of the public that is most likely to bear the brunt of the tax.

I agree with the amendment to delay the implementation of the new tax until September 2002. In my opinion, April 1 is too early and I cannot accept it. Would your amendment allow seniors to get used progressively to this price increase?

[English]

Mr. Taller: The relationship that the airline industry has with its passengers is very much a love-hate relationship. The way the tax is being put on the ticket is confusing to the average consumer — especially to senior citizens.

The airline industry and the computer reservation systems have evolved to provide the services for them are just not ready. It will be highly confusing and difficult to implement. We would like to see September 1 as an opportunity for this tax to be implemented if it has to be implemented in the way that it is. The industry needs time to ramp up and provide the service to consumers in the way they expect to be serviced.

Senator Bolduc: The tax begins when the bill is passed at the beginning of April. However, we are not sure that the security systems will be in place, although the airports are supposed to be

Le sénateur Comeau: J'ai posé une question hier soir à l'un des ministres et le fonctionnaire des finances a indiqué que les estimations de recettes étaient fondées sur les chiffres de trafic de 2001 moins 10 p. 100. Or, je crois savoir que le trafic est remonté au-dessus de ce chiffre. Cela signifie que les recettes seront beaucoup plus importantes que prévu.

Avez-vous effectué une estimation de recettes que produira la taxe?

M. Williams: Non. Le chiffre de 10 p. 100 nous paraît juste. Actuellement, nous prévoyons que les voyages aériens en 2002 seront en recul de 10 p. 100 par rapport à 2001. Ces chiffres correspondent donc à notre estimation, mais nous ne savons pas comment eux-mêmes les ont calculés.

[Français]

Le sénateur Ferreti Barth: Ma question porte sur la nouvelle imposition de taxes aéroportuaires. Je représente 15 000 personnes âgées qui croient que l'imposition de frais supplémentaires proposée est exagérée.

Une bonne partie des voyageurs se compose de personnes âgées ou de gens à la retraite. Parmi ces gens, beaucoup voyagent par plaisir et continueront à le faire. Plusieurs choses risquent de se produire. Par exemple, à cause de la nouvelle imposition de taxes sur le prix du billet d'avion, les agences de voyages s'empresseront d'offrir un escompte aux personnes âgées et peut-être qu'avec la nouvelle tarification, des gens voudront voyager en auto plutôt qu'en avion.

Les personnes âgées, elles, continueront d'utiliser l'avion pour leurs déplacements car elles se sentent plus en sécurité tout en épargnant du temps pour arriver à destination. C'est donc la tranche de la population la plus susceptible de faire les frais de l'imposition de taxes.

Je suis d'accord avec l'amendement qui propose de reporter à septembre 2002 la mise en vigueur de la nouvelle imposition. D'après moi, la date du 1^{er} avril est trop hâtive et je ne peux l'accepter. Votre projet d'amendement va-t-il permettre aux gens du troisième âge de s'habituer graduellement au changement de tarification?

[Traduction]

M. Taller: La relation entre les compagnies aériennes et les voyageurs en est une d'amour-haine. La façon dont la taxe est rajoutée au prix du billet dérouté le consommateur moyen — et particulièrement les personnes âgées.

Les systèmes de réservation informatiques utilisés par les compagnies aériennes ne sont tout simplement pas prêts. Ce sera extrêmement déroutant et difficile à mettre en oeuvre. Si la taxe doit être imposée de la façon prévue, nous aimerions avoir jusqu'au 1^{er} septembre pour adapter les systèmes. L'industrie a besoin de temps pour se préparer et fournir les services que la clientèle est en droit d'exiger.

Le sénateur Bolduc: La taxe prend effet dès l'adoption du projet de loi début avril. Cependant, nous ne sommes pas certains que les systèmes de sécurité seront en place dans les aéroports. D'une

included in that. In one way, people will pay for a non-service. I have difficulty with that. I agree with you that we could put in place the structure and then begin the tax in September.

Minister McCallum said yesterday that as this event happened suddenly, they had to move quickly. This is the result. However, he said that he is open to a review in the fall of this year.

You suggest the review should occur in the third year of the five. The five-year period for review is a standard thing in Crown companies. I do not think we can change that. Frankly, the Auditor General must do his job.

The minister said that he would look at things that happened that were not forecast in the fall. I would suggest that you keep very much abreast of this matter for the fall. The minister seemed to be very flexible about various things, including the rate.

Senator Comeau: They are realizing there are some problems.

Senator Bolduc: They realize that. I think that, in the fall, they will be fairly flexible on the rate and some other factors. However, I am not defending the government. That is not my role here. However, we must be fair.

There is an obvious thing: If you raise the price in that type of business, obviously the demand will fall drastically.

Senator Comeau: Airports will close.

Senator Bolduc: Airports will close in the short haul, in particular, and in some other aspects as well. Mr. Williams made the point about decreased revenues having an impact on the government. I encourage you to be cognizant of that in the fall. I am sure that it will be a mess for the next six months. There is no doubt about it. I asked the minister yesterday if he would be ready. He said, "Yes, we, are ready." Having been around the public service for 45 years, that response made me laugh.

The Chairman: Mr. Williams, is your association supporting the amendments proposed by the travel agents on the final page of their brief?

Mr. Williams: For the most part, we are. However, we think there should be some mitigation of the damage that will be caused. Our association is opposed to the tax, period. We feel that the safety and security of Canadians should be paid for, as Canadians expect, out of their tax base. That is what we are in favour of.

The other recommendations that are being made are really compromise solutions that we do not feel should be considered. We feel the tax should be removed, period.

It is our hope that, as the Honourable Senator Bolduc suggests, the government will see that this is a wrong step; that they are actually netting out less than if they had left the system alone. They will have less tax than they actually are deriving from the surcharge.

certain façon, les voyageurs vont payer pour un service qui n'existe pas. Cela me dérange. Je pense comme vous que l'on pourrait mettre en place la structure et attendre jusqu'en septembre pour percevoir la taxe.

Le ministre McCallum a estimé hier qu'il fallait agir rapidement suite à cet événement soudain. Voici le résultat. Cependant, il a indiqué qu'il était disposé à réexaminer les choses à l'automne.

Vous avez préconisé que l'examen intervienne au bout de trois ans et non de cinq. L'examen quinquennal est la norme dans le cas des sociétés d'État. Je ne pense pas que nous puissions modifier cela. Franchement, il faut laisser au vérificateur général le temps de faire son travail.

Le ministre a dit qu'il verrait comment les choses ont évolué cet automne. Je vous recommande donc de suivre cette situation de près jusqu'à l'automne. Le ministre semblait très flexible sur plusieurs éléments, y compris le taux.

Le sénateur Comeau: Ils se rendent déjà compte de certains problèmes.

Le sénateur Bolduc: Oui. Je pense qu'à l'automne ils seront très flexibles sur le taux et quelques autres facteurs. Cependant, je ne défends pas le gouvernement. Ce n'est pas mon rôle ici, mais il faut être équitable.

Mais une chose est évidente: lorsqu'on augmente le prix dans un secteur comme celui-ci, la demande va forcément s'effondrer.

Le sénateur Comeau: Des aéroports vont fermer.

Le sénateur Bolduc: Des aéroports vont fermer, surtout ceux offrant des liaisons courtes, et peut-être d'autres aussi. M. Williams a fait valoir que les recettes fiscales du gouvernement diminueraient. Je vous encourage à suivre cela de près jusqu'à l'automne. Je suis sûr que les choses vont aller mal au cours des six prochains mois. Cela ne fait aucun doute. J'ai demandé hier au ministre s'il était prêt. Il m'a répondu: «Oui, nous sommes prêts». Après 45 années d'expérience de la fonction publique, cette réponse m'a fait rire.

Le président: Monsieur Williams, est-ce que votre association souscrit aux amendements proposés par les agences de voyage à la dernière page de leur mémoire?

M. Williams: Oui, pour l'essentiel. Cependant, nous pensons qu'il faudrait faire quelque chose pour atténuer les dégâts. Notre association est opposée à la taxe, un point c'est tout. Nous pensons que la sécurité des Canadiens devrait être payée par l'impôt général et ce serait normal. Voilà ce que nous préconisons.

Les autres recommandations sont en fait des solutions de compromis qui n'ont pas lieu d'être. Nous pensons qu'il faut renoncer à la taxe, un point c'est tout.

Nous espérons que le gouvernement se rendra compte que c'est une erreur, comme l'espère le sénateur Bolduc, qu'il verra que ses recettes seront en fait moindres que s'il avait laissé le système tranquille. Il perdra davantage que la surtaxe ne lui rapporte.

The Chairman: Thank you both, very much.
The committee continued *in camera*.

Le président: Merci beaucoup à tous deux.
La séance se poursuit à huis clos.



If undelivered, return COVER ONLY to:

Public Works and Government Services Canada – Publishing
45 Sacré-Coeur Boulevard,
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

*En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:*

Travaux publics et Services gouvernementaux Canada – Édition
45 Boulevard Sacré-Coeur
Hull, Québec, Canada K1A 0S9

WITNESSES:

From United Steelworkers of America:

Dennis Deveau, Governmental Liaison;
Lawrence McBrearty, National Director;
Roger Falconer, Education Department Head.

From the Association of Canadian Travel Agents:

Martin Taller, Board Member, ACTA (Ontario).

From Tourism Industry Association of Canada:

Randall M. Williams, President and CEO.

From Air Transport Association of Canada:

Clifford Mackay, President and CEO;
Warren Everson, Vice-President.

TÉMOINS:

Des Métallurgistes unis d'Amérique::

Dennis Deveau, Liaison avec le gouvernement;
Lawrence McBrearty, directeur national;
Roger Falconer, chef du département de l'éducation.

De l'Association canadienne des agents de voyages:

Martin Taller, membre du Conseil ACTA (Ontario).

De l'Association de l'industrie touristique:

Randall M. Williams, président-directeur général.

De l'Association du transport aérien du Canada:

Clifford MacKay, président-directeur général;
Warren Everson, vice-président.