



Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*

The Honourable DENNIS DAWSON

---

Tuesday, December 7, 2010  
Tuesday, December 14, 2010

---

**Issue No. 7**

**Eleventh meeting on:**

The emerging issues related to  
the Canadian Airline Industry

**and**

**First (final) meeting on:**

Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability  
of the Canadian economy by regulating certain activities  
that discourage reliance on electronic means  
of carrying out commercial activities, and  
to amend the Canadian Radio-television and  
Telecommunications Commission Act, the Competition Act,  
the Personal Information Protection and Electronic  
Documents Act and the Telecommunications Act

---

**INCLUDING:**

THE FIFTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Special study budget 2010-2011 — airline industry)

THE SIXTH REPORT OF THE COMMITTEE  
(Bill C-28)

---

**WITNESSES:**  
(See back cover)

Troisième session de la  
quarantième législature, 2010

## SÉNAT DU CANADA

---

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

# Transports et des communications

*Président :*

L'honorable DENNIS DAWSON

---

Le mardi 7 décembre 2010  
Le mardi 14 décembre 2010

---

**Fascicule n° 7**

**Onzième réunion concernant :**

Les nouveaux enjeux qui sont ceux  
du secteur canadien du transport aérien

**et**

**Première (dernière) réunion concernant :**

Le projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité  
et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par  
la réglementation de certaines pratiques qui découragent  
l'exercice des activités commerciales par voie électronique et  
modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et  
des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence,  
la Loi sur la protection des renseignements personnels et  
les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications

---

**Y COMPRIS :**

LE CINQUIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Budget pour étude spéciale 2010-2011 — transports aérien)

LE SIXIÈME RAPPORT DU COMITÉ  
(Projet de Loi C-28)

---

**TÉMOINS :**  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Comeau)	

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Change in membership of the committee:*

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

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Raine (*December 8, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable Dennis Dawson

*Vice-président* : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

Cochrane	MacDonald
* Cowan	Martin
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Frum	Plett
Johnson	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Comeau)	

\* 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 :

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Raine (*le 8 décembre 2010*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Thursday, December 9, 2010:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Oliver, seconded by the Honourable Senator Cochrane, for the second reading of Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Comeau moved, seconded by the Honourable Senator Di Nino, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* le jeudi 9 décembre 2010 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Oliver, appuyée par l'honorable sénateur Cochrane, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

L'honorable sénateur Comeau propose, appuyé par l'honorable sénateur Di Nino, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, December 7, 2010  
(19)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:34 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Raine and Zimmer (9).

*In attendance:* Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

**WITNESSES:***Competition Bureau:*

Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Mergers Branch;

Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Criminal Matters Branch.

The chair made opening statement.

Ms. Dagenais made a statement and, together with Mr. Plouffe, answered questions.

At 10:27 a.m., the committee proceed to consider a draft budget.

It was agreed that the following special study budget application (Airline Industry) for the fiscal year ending March 31, 2011 be approved for submission to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration:

Professional and Other Services	0
Transportation and Communications	\$ 320
All Other Expenditures	<u>\$ 100</u>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 420</b>

At 10:27 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

**ATTEST:**

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 7 décembre 2010  
(19)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 34, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, Johnson, Martin, Mercer, Raine et Zimmer (9).

*Également présents :* Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :***Bureau de la concurrence :*

Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Direction générale des fusions;

Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence, Direction générale des affaires criminelles.

Le président ouvre la séance.

Mme Dagenais fait une déclaration, puis avec l'aide de M. Plouffe, répond aux questions.

À 10 h 27, le comité entreprend l'étude d'un avant-projet de budget.

Il est convenu que la demande de budget (étude spéciale sur le secteur du transport aérien) pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 soit approuvée et présentée au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration :

Services professionnels et autres	0 \$
Transports et communications	320 \$
Autres dépenses	<u>100 \$</u>
<b>TOTAL</b>	<b>420 \$</b>

À 10 h 27, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, Tuesday, December 14, 2010  
(20)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:31 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer and Zimmer (10).

*Other senator present:* The Honourable Senator Oliver (1).

*In attendance:* Terry Thomas, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

*Also in attendance:* The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Thursday, December 9, 2010, the committee began its study on Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 7.*)

**WITNESSES:**

*Industry Canada:*

Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch;

André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy;

Philip Palmer, Senior General Counsel, Industry Canada Legal Services.

*Information Technology Association of Canada:*

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer;

Brendan Glauser, Manager, Communications.

The chair made opening statement.

Ms. DiFrancesco made a statement and, together with Mr. Palmer and Mr. Leduc, answered questions.

At 9:59 a.m., the committee suspended.

At 10:00 a.m., the committee resumed.

Mr. Courtois made a statement and answered questions.

At 10:11 a.m., it was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of

OTTAWA, le mardi 14 décembre 2010  
(20)

[Traduction]

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

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, Johnson, MacDonald, Martin, Mercer et Zimmer (10).

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Oliver (1).

*Également présents :* Terry Thomas, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le jeudi 9 décembre 2010, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 7 des délibérations du comité.*)

**TÉMOINS :**

*Industrie Canada :*

Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le commerce électronique;

André Leduc, conseiller en politiques, Politique sur le commerce électronique;

Philip Palmer, avocat général principal, Services juridiques d'Industrie Canada.

*Association canadienne de la technologie de l'information :*

Bernard Courtois, président et directeur général;

Brendan Glauser, gestionnaire, Communications.

Le président ouvre la séance.

Mme DiFrancesco fait une déclaration, puis avec l'aide des MM. Palmer et Leduc, répond aux questions.

À 9 h 59, la séance est suspendue.

À 10 heures, la séance reprend.

M. Courtois fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 11, il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent

carrying out television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that the committee group clauses according to the different parts in the legislation.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that clause 4 carry.

It was agreed that clause 5 carry.

It was agreed that clauses 6 to 13 carry.

It was agreed that clause 14 carry.

It was agreed that clauses 15 and 16 carry.

It was agreed that clauses 17 and 18 carry.

It was agreed that clause 19 carry.

It was agreed that clause 20 carry.

It was agreed that clause 21 carry.

It was agreed that clauses 22 and 23 carry.

It was agreed that clauses 24 to 26 carry.

It was agreed that clause 27 carry.

It was agreed that clauses 28 and 29 carry.

It was agreed that clauses 30 to 33 carry.

It was agreed that clauses 34 to 40 carry.

It was agreed that clause 41 carry.

It was agreed that clauses 42 to 46 carry.

It was agreed that clauses 47 to 49 carry.

It was agreed that clauses 50 and 51 carry.

It was agreed that clauses 52 to 55 carry.

It was agreed that clauses 56 to 61 carry.

It was agreed that clauses 62 to 65 carry.

It was agreed that clauses 66 and 67 carry.

It was agreed that clause 68 carry.

It was agreed that clause 69 carry.

It was agreed that clauses 70 to 81 carry.

It was agreed that clauses 82 to 87 carry.

It was agreed that clauses 88 to 90 carry.

It was agreed that clause 91 carry.

l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

Il est convenu de reporter le titre.

Il est convenu que le comité regroupe les articles en fonction des différentes parties du projet de loi.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter l'article 4.

Il est convenu d'adopter l'article 5.

Il est convenu d'adopter les articles 6 à 13.

Il est convenu d'adopter l'article 14.

Il est convenu d'adopter les articles 15 et 16.

Il est convenu d'adopter les articles 17 et 18.

Il est convenu d'adopter l'article 19.

Il est convenu d'adopter l'article 20.

Il est convenu d'adopter l'article 21.

Il est convenu d'adopter les articles 22 et 23.

Il est convenu d'adopter les articles 24 à 26.

Il est convenu d'adopter l'article 27.

Il est convenu d'adopter les articles 28 et 29.

Il est convenu d'adopter les articles 30 à 33.

Il est convenu d'adopter les articles 34 à 40.

Il est convenu d'adopter l'article 41.

Il est convenu d'adopter les articles 42 à 46.

Il est convenu d'adopter les articles 47 à 49.

Il est convenu d'adopter les articles 50 et 51.

Il est convenu d'adopter les articles 52 à 55.

Il est convenu d'adopter les articles 56 à 61.

Il est convenu d'adopter les articles 62 à 65.

Il est convenu d'adopter les articles 66 et 67.

Il est convenu d'adopter l'article 68.

Il est convenu d'adopter l'article 69.

Il est convenu d'adopter les articles 70 à 81.

Il est convenu d'adopter les articles 82 à 87.

Il est convenu d'adopter les articles 88 à 90.

Il est convenu d'adopter l'article 91.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry without amendments.

It was agreed that the chair report the bill to the Senate without amendments.

At 10:16 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

*ATTEST:*

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu que le projet de loi soit adopté, sans amendement.

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat, sans amendement.

À 10 h 16, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

**Keli Hogan**

*Clerk of the Committee*

**REPORTS OF THE COMMITTEE**

Tuesday, December 14, 2010

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

**FIFTH REPORT**

Your committee, which was authorized by the Senate on May 12, 2010 to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2011 and requests, for the purpose of such study, that it be empowered to travel inside Canada.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the Senate Administrative Rules, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

**RAPPORTS DU COMITÉ**

Le mardi 14 décembre 2010

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

**CINQUIÈME RAPPORT**

Votre comité qui a été autorisé par le Sénat mardi 12 mai 2010 à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, demande respectueusement des fonds pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 et demande qu'il soit, aux fins de ses travaux, autorisé à voyager à l'intérieur du Canada.

Conformément au Chapitre 3:06, section 2(1)(c) du Règlement administratif du Sénat, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant, sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis,

*Le président,*

DENNIS DAWSON

*Chair*

**STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**  
**SPECIAL STUDY ON EMERGING ISSUES RELATED TO  
THE CANADIAN AIRLINE INDUSTRY**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION  
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011**

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, May 12, 2010:

The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Dallaire:

That the Standing Senate Committee on Transport and Communications be authorized to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry, including but not limited to:

- (a) its performance and long-term viability in the changing global market;
- (b) its place within Canada;
- (c) its business relationship with their passengers;
- (d) its important economic effect in the Canadian communities where airports are located; and

That the committee report to the Senate from time to time, with a final report no later than June 28, 2012 and that the committee retain all powers necessary to publicize its findings until 180 days after the tabling of the final report.

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

*le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**  
**ÉTUDE SPÉCIALE SUR L'ÉTAT LES NOUVEAUX ENJEUX  
QUI SONT CEUX DU SECTEUR CANADIEN DU  
TRANSPORT AÉRIEN**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR  
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT  
LE 31 MARS, 2011**

Extrait des *Journaux du Sénat* le mercredi 12 mai 2010 :

L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable sénateur Dallaire,

Que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications soit autorisé à examiner, afin d'en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, et, notamment :

- a) sa santé et sa viabilité à long terme dans un marché mondial en évolution;
- b) sa place au Canada;
- c) ses relations commerciales avec les passagers;
- d) son importance en tant que de moteur économique dans les collectivités canadiennes où les aéroports sont situés; et

Que le comité en fasse périodiquement rapport au Sénat et avec présentation d'un rapport final au plus tard le 28 juin 2012, et qu'il conserve tous les pouvoirs nécessaires pour faire connaître ses conclusions pendant 180 jours après le dépôt du rapport final.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

**SUMMARY OF EXPENDITURES**

Professional and Other Services	\$ 0
Transportation and Communications	\$ 320
All Other Expenditures	<u>\$ 100</u>
<b>TOTAL</b>	<b>\$ 420</b>

**SOMMAIRE DES DÉPENSES**

Services professionnels et autres	0 \$
Transports et communications	320 \$
Autres dépenses	<u>100 \$</u>
<b>TOTAL</b>	<b>420 \$</b>

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Tuesday, December 7, 2010.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mardi 7 décembre 2010.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
The Honourable Dennis Dawson  
Chair, Standing Senate Committee on  
Transport and Communications

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
L'honorable Dennis Dawson  
Président du Comité sénatorial permanent  
des transports et des communications

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
The Honourable David Tkachuk  
Chair, Standing Committee on Internal  
Economy, Budgets and Administration

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
L'honorable David Tkachuk  
Président du Comité permanent de la régie  
interne, des budgets et de l'administration

**STANDING COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS  
SPECIAL STUDY ON EMERGING ISSUES RELATED TO THE CANADIAN AIRLINE INDUSTRY  
EXPLANATION OF BUDGET ITEMS  
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION  
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2011**

**ACTIVITY 1 : LOCAL TRAVEL (National Capital Region)**

**FACT-FINDING (Ottawa International Airport)**

*16 participants: 12 Senators, 4 staff (2 analysts, 1 committee clerk, 1 communication agent)*

**TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**

**TRAVEL**

1. Ground transportation — taxis		
<i>12 senators (3 taxis x 2 x \$40)(0223)</i>	240	
<i>4 staff (1 taxi x 2 x \$40)(0232)</i>	80	
Sub-total		\$320

**ALL OTHER EXPENDITURES**

**OTHER**

1. Miscellaneous costs on travel (0229)	100	
Sub-total		\$100

<b>Total of Activity 1</b>		<b>\$420</b>
<b>Grand Total</b>		<b>\$420</b>

The Senate administration has reviewed this budget application.

\_\_\_\_\_  
Heather Lank, Principal Clerk,  
Committees Directorate

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Nicole Proulx, Director of Finance

\_\_\_\_\_  
Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT  
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**  
**ÉTUDE SPÉCIALE SUR L'ÉTAT LES NOUVEAUX ENJEUX QUI SONT CEUX DU SECTEUR CANADIEN  
DU TRANSPORT AÉRIEN**

**EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES  
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR  
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2011**

**ACTIVITÉ 1 : VOYAGE LOCAL (Région de la capitale nationale)**

**MISSION D'ÉTUDE (Aéroport international d'Ottawa)**

*16 participants : 12 sénateurs, 4 employés (2 analystes,  
1 greffier de comité, 1 agent de communications)*

**TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**

**DÉPLACEMENTS**

1. Transport terrestre — taxis		
<i>12 sénateurs (3 taxis x 2 x 40 \$) (0223)</i>	240	
<i>4 employés (1 taxi x 2 x 40 \$) (0232)</i>	80	
Sous-total		320 \$

**AUTRES DÉPENSES**

**AUTRES**

1. Divers coûts liés aux déplacements (0229)	100	
Sous-total		100 \$

<b>Total de l'Activité 1</b>	<b>420 \$</b>	
<b>Grand Total</b>		<b>420 \$</b>

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

\_\_\_\_\_  
Heather Lank, greffière principale,  
Direction des comités

\_\_\_\_\_  
Date

\_\_\_\_\_  
Nicole Proulx, directrice des Finances

\_\_\_\_\_  
Date

## APPENDIX (B) TO THE REPORT

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2011, for the purpose of its special study on emerging issues related to the Canadian airline industry, as authorized by the Senate on Wednesday, May 12, 2010. The approved budget is as follows:

Professional and Other Services	\$	0
Transportation and Communications		320
All Other Expenditures		<u>100</u>
Total	\$	420

(includes funds for a fact-finding mission in the National Capital Region)

Respectfully submitted,

## ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2011 aux fins de leur étude spéciale sur l'état des nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien, tel qu'autorisé par le Sénat le mardi 12 mai 2010. Le budget approuvé se lit comme suit :

Services professionnels et autres	0 \$
Transports et communications	320
Autres dépenses	<u>100</u>
Total	420 \$

(y compris des fonds pour une mission d'étude dans la Région de la capitale nationale)

Respectueusement soumis,

*Le président,*

DAVID TKACHUK

*Chair*

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

Tuesday, December 14, 2010

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

**SIXTH REPORT**

Your committee, to which was referred Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act, has, in obedience to the order of reference of Thursday, December 9, 2010, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président,*

**DENNIS DAWSON**

*Chair*

Le mardi 14 décembre 2010

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

**SIXIÈME RAPPORT**

Votre comité auquel a été renvoyé le projet loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications a, conformément à l'ordre de renvoi du jeudi 9 décembre 2010, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, December 7, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:34 a.m. to continue its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

**Senator Dennis Dawson** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in session. Thank you for being here today.

This morning, we continue our study of the Canadian air transport sector.

[*English*]

Appearing before us this morning on behalf of the Competition Bureau are Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Mergers Branch and Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Criminal Matters Branch.

Ms. Dagenais, you have the floor.

[*Translation*]

**Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Mergers Branch, Competition Bureau:** Mr. Chairman, I am an assistant deputy commissioner of competition of the Mergers Branch at the Competition Bureau. With me today is Donald Plouffe, assistant deputy commissioner in the Criminal Matters Branch.

Thank you for inviting us to appear today as you study emerging issues in the Canadian airline industry.

The Bureau has handled a number of different matters related to the airline industry over the years. In my opening comments, I would like to give a brief overview of the Bureau's merger review process and the conspiracy provisions of the Competition Act, and then we would be happy to answer your questions.

It is an exciting time at the Competition Bureau. As you know, almost two years ago, Parliament passed significant amendments to the Competition Act. The Competition Bureau, as an independent law enforcement agency, ensures that Canadian businesses and consumers prosper in a competitive and innovative work place. We are aware that high prices are a concern for all consumers. However, the bureau is not a price regulator and does not have the authority or the mandate to set prices in any industry.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 7 décembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 34, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

**Le sénateur Dennis Dawson** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici, aujourd'hui.

Ce matin, nous allons poursuivre notre étude sur le secteur canadien du transport aérien.

[*Traduction*]

Ce matin, nous entendrons les témoignages de Mme Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Direction générale des fusions, et de M. Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence, Direction générale des affaires criminelles, tous deux du Bureau de la concurrence.

Madame Dagenais, vous avez la parole.

[*Français*]

**Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence, Direction générale des fusions, Bureau de la concurrence :** Monsieur le président, je suis sous-commissaire adjointe de la concurrence de la Direction générale des fusions du Bureau de la concurrence. Je suis accompagnée de M. Donald Plouffe, le sous-commissaire adjoint de la Direction générale des affaires criminelles.

Nous vous remercions de nous avoir invités aujourd'hui alors que vous étudiez les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le bureau s'est occupé de plusieurs dossiers relatifs au secteur du transport aérien au fil des ans. Au cours de mon allocution, je vous donnerai un bref aperçu du processus d'examen des fusions du bureau et des dispositions de la Loi sur la concurrence portant sur le complot. Par la suite, nous serons heureux de répondre à vos questions.

Il s'agit d'une période stimulante pour l'équipe du Bureau de la concurrence. Comme vous le savez, il y a de cela presque deux ans, le Parlement a adopté des modifications importantes concernant la Loi sur la concurrence. Le Bureau de la concurrence, en tant qu'organisme indépendant d'application de la loi, veille à ce que les entreprises et les consommateurs canadiens prospèrent dans un marché concurrentiel et innovateur. Nous sommes conscients que les prix élevés sont une préoccupation pour tous les consommateurs. Cependant, le bureau n'est pas un organisme de réglementation des prix et il n'a ni l'autorité ni le mandat d'établir les prix dans quelque secteur économique que ce soit.

The 2009 amendments strengthened the commissioner's ability to challenge those types of practices that are clearly anti-competitive and harmful to the economy. These amendments are now in force, and the commissioner's top priority is the effective implementation and enforcement of our new law.

[English]

I understand that one of the areas the committee would like to discuss today is the bureau's role in merger review. Mergers of all sizes and in all sectors of the economy are subject to review by the commissioner to determine whether they will likely result in a substantial lessening or prevention of competition.

The 2009 amendments established a new, more efficient two-stage merger-review process. Our analytical approach has not changed, nor has our goal of protecting competition in the affected markets. However, we now have a framework that allows us to review transactions more effectively and in a timelier manner to achieve stronger remedies and keep seriously problematic mergers from closing.

When the bureau reviews a merger, we do an analysis of the likely impact of the merger on competition in the relevant markets, which involves three general steps. First, we define the affected markets. Next, we consider the competitive impact of the merger, determining whether as a result of the merger the merged entity would have the ability to exercise market power. Finally, we consider any efficiencies that might result from the merger.

The bureau uses the same approach to merger review in the transportation sector. However, following amendments to both the Competition Act and the Canada Transportation Act in 2007, the Governor-in-Council, on the recommendation of the Minister of Transport, Infrastructure and Communities, has the final authority to approve mergers involving transportation undertakings that raise public interest issues.

Those amendments established a process whereby, if the Minister of Transport is of the opinion that a notifiable merger raises issues with respect to the public interest as it relates to national transportation, the bureau has 150 days to review the merger and report on its findings to the Minister of Transport and to the parties. During the same period, the Minister of Transport may direct the Canadian Transportation Agency or another person to examine public interest issues related to national transportation arising from the merger.

The minister makes a recommendation to cabinet after obtaining the commissioner's assessment of any competition concerns and after considering the public interest. This process

Les modifications effectuées en 2009 ont renforcé la capacité de la commissaire à contester les pratiques qui sont manifestement anticoncurrentielles et qui nuisent à l'économie. Maintenant que les modifications sont entrées en vigueur, la mise en œuvre et l'application efficace de la nouvelle loi figurent en tête des priorités de la commissaire.

[Traduction]

Je crois comprendre que le comité s'intéresse au rôle du bureau dans l'examen des fusions. Les fusions de toute ampleur, peu importe le secteur d'activité visé, peuvent faire l'objet d'un examen par la commissaire de la concurrence qui détermine si elles auront vraisemblablement pour effet d'empêcher ou de diminuer sensiblement la concurrence.

Les modifications effectuées en 2009 ont permis d'établir un nouveau processus d'examen des fusions à deux phases qui est plus efficace. Notre démarche analytique est restée la même et nous cherchons toujours à protéger la concurrence sur les marchés touchés, mais nous disposons maintenant d'un cadre qui nous aide à examiner les transactions plus efficacement et plus rapidement, ce qui nous permet d'élaborer des mesures correctives plus solides et d'empêcher la conclusion des transactions posant de sérieux problèmes.

Lorsque nous examinons une fusion, nous analysons l'incidence vraisemblable de cette fusion sur la concurrence dans les marchés touchés. Cette analyse comporte trois grandes étapes. Tout d'abord, nous déterminons les marchés qui seront touchés par la fusion. Ensuite, nous examinons l'incidence de la fusion sur la concurrence, et nous décidons si l'entité fusionnée serait en mesure d'exercer une puissance commerciale sur le marché. Finalement, nous prenons en considération tous les gains en efficacité que la fusion pourrait entraîner.

Le bureau utilise la même approche pour l'examen des fusions dans le secteur des transports. Toutefois, par suite des modifications qui ont été apportées à la Loi sur la concurrence et à la Loi sur les transports au Canada en 2007, il appartient en dernier ressort au gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, d'approuver ou non les fusions visant les activités de transport susceptibles d'être contraires à l'intérêt public.

Selon ces modifications, et lorsque le ministre des Transports estime qu'une fusion devant faire l'objet d'un avis soulève des préoccupations quant à l'intérêt public lié aux transports nationaux, le bureau a 150 jours pour examiner la fusion et faire rapport de ses conclusions au ministre des Transports ainsi qu'aux parties. Au cours de cette période, le ministre des Transports peut charger l'Office des transports du Canada ou un autre intervenant d'examiner les problèmes que pose la fusion en ce qui concerne l'intérêt public lié aux transports nationaux.

Le ministre fait sa recommandation au Cabinet d'après l'évaluation des problèmes en matière de concurrence effectuée par la commissaire et d'après ses propres constatations en ce qui a

does not change the bureau's analytical approach to merger review, and mergers in the transportation sector are given the same rigorous review as mergers in any other sector.

[*Translation*]

Honourable senators may also be interested in discussing the bureau's role in combating collusion. The 2009 amendments created a significantly more effective criminal enforcement regime for the most harmful forms of cartel agreements.

Under the old law, the Crown faced the burden of proving beyond a reasonable doubt that cartel agreements cause undue economic harm.

Now, the amendments have made it per se illegal to engage in agreements to fix prices, divide markets between competitors or to restrict output, regardless of the impact on competition in that market.

[*English*]

Penalties for criminal cartel behaviour were also increased under the amendments. The maximum term of imprisonment for individuals was increased to 14 years, while the maximum fine per violation was increased to \$25 million.

The changes to the cartel provisions came into force just eight months ago, in March 2010, so it should be noted that the majority of our ongoing investigations are being pursued under the previous conspiracy provisions.

One example of the work the bureau is doing to combat collusion is our ongoing investigation into the price-fixing conspiracy on international air cargo surcharges. Thus far, six parties have pled guilty in Canada, and \$17 million in fines have been ordered.

Due to the confidentiality provisions of the Competition Act, we are not able to comment on the details of this particular investigation, or any other investigation that the bureau may be involved in, other than the information that has already been made public.

[*Translation*]

To conclude, the 2009 amendments to the Competition Act have enhanced the bureau's ability to prevent legitimate businesses and consumers from falling prey to anti-competitive activity, and to ensure that those who engage in these harmful activities are held to account.

Thank you again for inviting us here today. We would be happy to answer your questions.

[*English*]

**Senator Johnson:** I understand that Canada's transportation policy primarily looks to market forces, particularly competition, to determine what and how air transportation services are

trait à l'intérêt public. Ce processus ne modifie pas la démarche analytique du bureau relative à l'examen des fusions, et les fusions dans le secteur des transports font l'objet d'un examen tout aussi rigoureux que les fusions dans les autres secteurs.

[*Français*]

Vous aimeriez peut-être également savoir ce que le bureau fait pour décourager les activités collusoires. Les modifications de 2009 ont créé un régime criminel d'application de la loi plus efficace contre les formes les plus abusives d'accords relatifs à des cartels.

Aux termes de l'ancienne loi, la Couronne avait le fardeau de prouver hors de tout doute raisonnable que les cartels nuisaient indûment à l'économie.

Selon la nouvelle loi, tout arrangement visant à fixer des prix, à partager des marchés entre concurrents ou à établir des restrictions à la production est considéré comme un acte illégal en soi, peu importe l'incidence sur la concurrence dans le marché touché.

[*Traduction*]

Les peines infligées aux personnes impliquées dans des cartels ont également été accrues. La peine d'emprisonnement maximale est désormais de 14 ans, et l'amende maximale a été fixée à 25 millions de dollars par infraction.

Je vous fais remarquer que les nouvelles dispositions relatives aux cartels sont entrées en vigueur il y a seulement huit mois, soit en mars 2010, donc la plupart des enquêtes en cours au bureau sont menées en vertu des anciennes dispositions sur les complots.

Parmi les travaux du bureau ayant pour but de décourager les activités collusoires, mentionnons notre enquête actuelle sur le complot de fixation des frais supplémentaires pour le fret aérien international. Jusqu'à présent, six parties ont plaidé coupables au Canada, et des amendes s'élevant à 17 millions de dollars ont été imposées.

Compte tenu des dispositions relatives à la confidentialité de la Loi sur la concurrence, nous ne pouvons pas discuter des détails de cette enquête, ou de toute autre enquête à laquelle le bureau participe, autres que ceux qui ont déjà été rendus publics.

[*Français*]

En conclusion, les modifications apportées à la Loi sur la concurrence en 2009 ont renforcé la capacité du bureau à empêcher que les entreprises et les consommateurs légitimes ne deviennent victimes d'une activité anticoncurrentielle, et fait en sorte que ceux qui se livrent à ces activités répréhensibles aient à rendre compte de leurs actes.

Nous vous remercions encore une fois de nous avoir invités aujourd'hui et nous nous ferons maintenant un plaisir de répondre à vos questions.

[*Traduction*]

**Le sénateur Johnson :** Je crois comprendre que la politique sur le transport du Canada s'appuie principalement sur les forces du marché, particulièrement la concurrence, pour déterminer quels

supplied to the marketplace. First, from your perspective, could you elaborate on why market forces, including competition, are generally considered the most efficient and least costly means to achieve outcomes?

Second, do you believe there are sustainable levels of competition in air travel within Canada?

**Ms. Dagenais:** Generally, the bureau does not monitor the level of competition in any Canadian sector, including airlines. Usually, when we look at our enforcement investigation, we become knowledgeable, or we have some expertise in different fields. When you have more competition, your price will definitely go down; you will have greater choice; your consumers will have higher quality; and there will be more innovation in the marketplace. In general, competition will bring all those elements together.

It is part of the objective of the Competition Act to promote competition, to enable small and medium-sized enterprises to compete in the marketplace and to enable Canadian enterprises to compete in the international market as well. It is also the objective of the act to bring competition to the market.

**Senator Johnson:** Are there sustainable levels then?

**Ms. Dagenais:** Yes.

**Senator Johnson:** In terms of our Blue Sky policy in Canada, which we have talked about with other witnesses, the goal is to negotiate and conclude air transportation agreements with other countries that are open, to the extent possible, without compromising our interests. Again, do you believe there are sustainable levels of competition in air travel to and from Canada?

**Ms. Dagenais:** On the state of competition in Canada, I do not want to sound repetitive — I apologize in advance — but the role of the bureau is to enforce and administer the Competition Act, so we do not generally look at it in any Canadian sector, including airlines.

In our submission to the Red Wilson panel, we made some recommendations to increase competition, for example, having more open skies agreements is certainly one way to promote competition. There is also progress on reducing the foreign-ownership of airlines to 49 per cent. We have long supported this change — I know it is not in place yet.

Also, we included in our recommendations to allow foreign carriers cabotage rights in Canada, namely, to let them combine stops within Canada with stops in foreign countries. That could also promote competition.

Ideally, the liberalization of the foreign ownership and the cabotage right together would be done on a reciprocal basis so that our Canadian airlines can also benefit from expanding their operation into foreign countries as well.

services de transport sont offerts sur le marché et comment ils le sont. Premièrement, pourriez-vous expliquer pourquoi, selon vous, les forces du marché, y compris la concurrence, sont généralement considérées comme étant les moyens les plus efficaces et les moins coûteux pour obtenir des résultats?

Deuxièmement, estimez-vous qu'il y a des niveaux de concurrence viables dans le transport aérien au Canada?

**Mme Dagenais :** En général, le bureau ne surveille pas le niveau de concurrence qui s'exerce dans quelque secteur canadien que ce soit, y compris celui du transport aérien. Lorsque nous entreprenons des enquêtes relatives à l'application de la loi, nous acquérons des connaissances ou nous faisons appel à des experts dans différents domaines. Quand la concurrence est plus forte, les prix chutent; le choix est meilleur, les consommateurs obtiennent des biens ou des services de meilleure qualité et il y a davantage d'innovation sur le marché. En général, la concurrence apporte tous ces avantages.

La Loi sur la concurrence a notamment pour objectif de promouvoir la concurrence, de permettre aux petites et moyennes entreprises de se livrer concurrence sur le marché et de permettre aux entreprises canadiennes de soutenir la concurrence sur le marché international. L'objectif de la loi est aussi de favoriser la concurrence sur le marché.

**Le sénateur Johnson :** Y a-t-il des niveaux viables?

**Mme Dagenais :** Oui.

**Le sénateur Johnson :** La politique Ciel bleu du Canada, dont nous avons parlé avec d'autres témoins, a pour but de négocier et de conclure des accords de transport aérien avec d'autres pays qui sont ouverts, dans la mesure du possible, sans compromettre nos intérêts. Estimez-vous qu'il y a des niveaux viables de concurrence en matière de transport aérien à destination et en partance du Canada?

**Mme Dagenais :** En ce qui a trait à l'état de la concurrence au Canada, je ne veux pas me répéter — et je m'en excuse d'avance — mais le rôle du bureau est d'appliquer et d'administrer la Loi sur la concurrence, de sorte que nous n'examinons généralement pas ce qui se fait dans l'un ou l'autre des secteurs canadiens, y compris celui du transport aérien.

Dans le mémoire que nous avons présenté au groupe de Red Wilson, nous avons formulé des recommandations visant à accroître la concurrence; par exemple, le fait de ratifier davantage d'accords « ciel ouvert » favorise certainement la concurrence. De même, des progrès ont été accomplis pour limiter la propriété étrangère des lignes aériennes à 49 p. 100. Il y a longtemps que nous appuyons cette mesure, mais je sais qu'elle n'est toujours pas en place.

Nous avons recommandé également d'accorder des droits de cabotage à des transporteurs étrangers au Canada, c'est-à-dire de leur permettre de combiner des escales au Canada avec des escales dans d'autres pays. Cette mesure pourrait aussi favoriser la concurrence.

Idealement, la libéralisation de la propriété étrangère et du droit de cabotage se ferait sur une base de réciprocité afin que les transporteurs aériens canadiens puissent également élargir leurs activités à l'étranger.

We know, as of today, that more open skies agreements have been negotiated with more countries since we appeared five years ago to discuss open skies. There have been important changes in the marketplace already, but we believe competition can be promoted in other ways. As I said, it was part of our submission to the Red Wilson panel.

**Senator Johnson:** Do you envision it becoming more open?

**Ms. Dagenais:** What do you have in mind, exactly?

**Senator Johnson:** Canada's open policy, do you see it as an advantage or a good idea to keep expanding?

**Ms. Dagenais:** As I said before, with competition, it is always good to provide opportunities for people to compete within Canada but also to compete in foreign markets.

**Senator Mercer:** Thank you, witnesses, for being here. I have a number of questions.

You said that the penalties for criminal cartel behaviour were increased under the amendments, the maximum term of imprisonment was increased to 14 years, and the fine for a violation increased to \$25 million. You then went on to tell us that there had been six parties who pled guilty to price-fixing, and the fines were \$17 million. Where does that \$17 million go?

**Ms. Dagenais:** On this matter, I will turn to my colleague, Mr. Plouffe.

**Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition, Criminal Matters Branch, Competition Bureau:** Whenever there is a fine imposed under the Competition Act, it returns to the Governor-in-Council. It returns to the government.

**Senator Mercer:** It goes to general revenue of the government?

**Mr. Plouffe:** Yes.

**Senator Mercer:** I think we are all in favour of competition, but one of my concerns is that we end up having mergers of airlines in this country because of predatory pricing. Has the mergers branch looked at what happens prior to the point where there will be a merger if predatory pricing is taking place? I think of airlines such as Air Canada and CanJet who are no longer with us in the form they were before. I think that some of those officials would refer to the predatory pricing of the airline that remains behind.

**Ms. Dagenais:** If I understand your question correctly, you want to know if we look at predation prior to any merger taking place. Yes, we have a specific provision under the act to deal with predation, the abuse-of-dominance provision. We have a detailed approach to deal with predation.

Aujourd'hui, nous savons qu'un plus grand nombre d'accords « ciel ouvert » ont été négociés avec d'autres pays depuis le début des discussions sur le sujet il y a cinq ans. Il y a eu d'importants changements sur le marché, mais nous estimons que la concurrence peut être favorisée par d'autres moyens. Comme je l'ai dit, cela faisait partie du mémoire que nous avons présenté au groupe Red Wilson.

**Le sénateur Johnson :** Est-ce que vous envisagez une plus grande ouverture?

**Mme Dagenais :** Qu'avez-vous en tête, précisément?

**Le sénateur Johnson :** La politique d'ouverture du Canada. Est-ce que vous estimez qu'elle est avantageuse ou qu'il serait bien de l'élargir?

**Mme Dagenais :** Comme je l'ai déjà dit, il est toujours bon d'offrir aux entreprises la possibilité de se livrer concurrence au Canada, mais aussi sur les marchés étrangers.

**Le sénateur Mercer :** Merci à nos témoins d'être venus. J'ai quelques questions à vous poser.

Vous avez dit que les peines infligées aux personnes impliquées dans des cartels ont été accrues en vertu des modifications apportées à la loi, que la peine maximale d'emprisonnement a été portée à 14 ans et que l'amende a été fixée à 25 millions de dollars. Puis, vous nous avez dit que six parties ont plaidé coupables à un complot de fixation des prix et que les amendes infligées ont été de 17 millions de dollars. Où vont ces 17 millions de dollars?

**Mme Dagenais :** Je vais demander à mon collègue, M. Plouffe, de vous répondre.

**Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence, Direction générale des affaires criminelles, Bureau de la concurrence :** Chaque fois qu'une amende est imposée en vertu de la Loi sur la concurrence, l'argent est remis au gouverneur en conseil qui, lui, le rend au Trésor.

**Le sénateur Mercer :** Est-ce que tout est versé dans le compte des recettes générales du gouvernement?

**M. Plouffe :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Je crois que nous sommes tous en faveur de la concurrence, mais je crains, entre autres, que les compagnies aériennes au Canada ne fusionnent à cause de la pratique de fixation de prix d'éviction. Est-ce que la Direction générale des fusions s'est penchée sur ce qui arrive avant qu'il y ait fusion, pour savoir s'il y a fixation de prix d'éviction? Je songe à des transporteurs aériens comme Air Canada et CanJet, qui n'existent plus sous la forme d'autrefois. Je pense que certains dirigeants feraient allusion à la pratique de fixation de prix d'éviction de la part du transporteur aérien qui demeure actif.

**Mme Dagenais :** Si je comprends bien votre question, vous voulez savoir si nous nous intéressons à la fixation de prix d'éviction avant qu'il n'y ait fusion. Oui, il existe une disposition particulière de la loi qui porte sur la fixation de prix d'éviction, une disposition sur l'abus de position dominante. Nous avons une approche détaillée pour aborder cette question.

As you have mentioned, our leading case in that field was when the commissioner filed an application against Air Canada before the tribunal, in 2001. The action of the commissioner was prompted by the filing of two complaints by CanJet and WestJet who argued, at the time, that Air Canada had allegedly matched or undercut its prices in response to their competition. We looked at that.

That file was heard in two phases. The first phase was to determine what constitutes the test of predation. It was the first time that we tested that before the tribunal. It is a really complicated approach called the avoidable-cost test, which means that we obtain the cost incurred by the airlines industry and look at whether they are below their avoidable cost.

The tribunal rendered its decision in July of 2003, saying that Air Canada had operated under the avoidable cost, which means that they had engaged in predation.

The second phase was never heard because Air Canada at the time, following September 11, had financial difficulties, and it was decided not to pursue the application further. Therefore, we have not decided whether or not the predation engaged in by Air Canada had an impact on competition.

**Senator Mercer:** We have heard evidence that new airlines are flying into Iqaluit, for example, and that as soon as they start flying into Iqaluit, the prices dropped significantly. We understand that that is one of the benefits of competition, but we are also concerned about predatory pricing.

I will not stay on predatory pricing because I want to ask about your statement in answer to Senator Johnson's questions. You said that more competition is better, especially in international flights, if we can compete internationally. The way we compete internationally is to have someone to compete against. Recently two airlines from the United Arab Emirates, UAE, asked to increase their landing rights in Canada. Was the opinion of the Competition Bureau sought by the government on this issue to determine whether, in your opinion, opening the two United Arab Emirates airlines to more landing times and landing sites in Canada would have been detrimental to the Canadian airline industry?

**Ms. Dagenais:** Specifically to my knowledge, no, we were not consulted on that matter.

**Senator Mercer:** That is although you are experts in understanding competition in the airline industry.

**Ms. Dagenais:** Again, we expressed our position on competition in our submission to the Red Wilson panel. We just said that even though we support extension of landing rights, at the end of the day, there are more air negotiation processes that are managed, to

Comme vous l'avez mentionné, le principal cas que nous avons traité dans ce domaine s'est présenté lorsque la commissaire a déposé une plainte au tribunal contre Air Canada en 2001. Cette décision de la commissaire faisait suite à deux plaintes de CanJet et de WestJet qui, à l'époque, soutenaient qu'Air Canada avait égalé ou réduit ses prix en réponse à leur concurrence. Nous nous sommes penchés sur ce problème.

Le dossier a fait l'objet d'une audience en deux étapes. La première étape consistait à déterminer ce qui constitue une éviction. C'était la première fois que nous demandions au tribunal de se prononcer sur cette question. C'est une approche compliquée, le « critère des coûts évitables », ce qui signifie que nous obtenons les coûts engagés par l'industrie aérienne et nous déterminons si le prix est inférieur aux coûts évitables.

Le tribunal a rendu sa décision en juillet 2003 en disant qu'Air Canada avait pratiqué des prix en deçà des coûts évitables, ce qui signifie qu'elle avait fait une tentative d'éviction.

La deuxième audience n'a jamais eu lieu parce qu'Air Canada éprouvait des difficultés à la suite des événements du 11 septembre et qu'il a été décidé de ne pas aller plus loin dans ce dossier. Par conséquent, nous n'avons pu déterminer si oui ou non, il y a eu une tentative d'éviction de la part d'Air Canada et si cette tentative a eu un effet sur la concurrence.

**Le sénateur Mercer :** Certains témoins nous ont dit que de nouveaux transporteurs aériens se rendaient à Iqaluit, par exemple, et que dès qu'ils ont commencé à desservir Iqaluit, leurs prix ont été abaissés de façon très importante. Nous croyons comprendre que c'est un des avantages de la concurrence, mais nous sommes également préoccupés par la fixation de prix d'éviction.

Je n'insisterai pas sur la fixation de prix d'éviction parce que je veux vous poser des questions concernant ce que vous avez dit en réponse aux questions du sénateur Johnson. Vous avez dit qu'une plus grande concurrence, c'est mieux, particulièrement pour les vols internationaux, dans la mesure où nous sommes capables de soutenir la concurrence à l'échelle internationale. Or, cela suppose qu'il y ait une entreprise à laquelle livrer concurrence. Récemment, deux transporteurs aériens des Émirats arabes unis ont demandé d'accroître leurs droits d'atterrissage au Canada. Est-ce que le gouvernement a cherché à obtenir l'avis du Bureau de la concurrence sur cette question pour déterminer si, à votre avis, le fait de permettre à deux transporteurs aériens des Émirats arabes unis d'atterrir plus souvent et à plus d'endroits au Canada aurait été nuisible pour l'industrie aérienne canadienne?

**Mme Dagenais :** À ma connaissance, non, nous n'avons pas été consultés sur cette question.

**Le sénateur Mercer :** Cela, malgré le fait que vous avez l'expertise nécessaire pour comprendre la concurrence au sein de l'industrie du transport aérien.

**Mme Dagenais :** Je le répète, nous avons exprimé notre position sur la concurrence dans le mémoire que nous avons présenté au groupe de Red Wilson. Nous y précisons que, bien que nous soyons en faveur de l'élargissement des droits d'atterrissage, les ministres

my understanding, by the Ministers of Transport and Foreign Affairs. This is what I can give you. I cannot give you more insight on this.

**Senator Mercer:** I do not expect you to become involved in the political debate because of your position, and I am trying to respect that. I want to determine if the opinion of the professionals was that having more landing sites for the UAE would be good competition or provide a better platform for competition. You have told me that you do not think that the government asked for that advice, even though the advice may be there. I am not asking you to give an opinion. I cannot ask you to give an opinion that was not asked for.

You mentioned the \$17 million from fines. You said the following in your presentation:

Due to the confidentiality provisions of the Competition Act, we are not able to comment on the details of this particular investigation, or any investigation that the bureau may be involved in, other than the information that has already been made public.

Is the information that has been made public on the commissioner's website? Does it detail who the fines have been levied against?

**Mr. Plouffe:** Yes, senator. Usually, it is the practice of the bureau to issue a press release when there is a conviction obtained in a case. In this case, we had issued four press releases because the first guilty plea involved three carriers — Air France, KLM and Martinair — and when guilty pleas were obtained from other carriers, there was a press release. There is also a link within the press release that provides information as to the status of the pleading so far and provides information on the amount of fine of each of the parties. It also usually provides a court number for people who want to have access to public information because, as you know, when a guilty plea is obtained the Director of Public Prosecutions is representing the Crown and makes his case in front of the judge. At the end of the day, it is the judge who decides if the fine recommendation by both parties is accepted or will be modified, but it is public.

**Senator Mercer:** For our television viewers, I should underscore that this is air cargo transportation as opposed to passenger transportation.

**Mr. Plouffe:** You are right. The pleas obtained so far relate to air cargo transportation, the same type of investigation that has been taking place in many other jurisdictions around the world.

**Senator Raine:** I am not sure if you are the right people to ask this question, but it is important to bring it up.

We talk about competition setting prices by having healthy competition in the industry, but there are many other costs that are added on to our airlines in Canada and airlines serving Canada that diminish our ability to compete with other destinations in the tourism area. I am particularly interested in

des Transports et des Affaires étrangères mènent bien davantage de processus de négociation, si je comprends bien. C'est ce que je peux vous dire. Je ne peux pas vous fournir plus d'information à ce sujet.

**Le sénateur Mercer :** Je ne m'attends pas à ce que vous vous engagiez dans le débat politique en raison de votre position, et j'essaie de respecter cela. Je cherche à savoir si, de l'avis de professionnels, le fait d'avoir davantage de lieux d'atterrissage pour les transporteurs aériens des Émirats arabes unis serait bon pour la concurrence ou offrirait une meilleure plate-forme pour la concurrence. Vous venez de me dire que vous ne croyez pas que le gouvernement ait demandé conseil à ce sujet, bien qu'il ait pu trouver ces conseils. Je ne vous demande pas de me fournir une opinion. Je ne peux pas vous demander de me donner une opinion qui n'a pas été sollicitée.

Vous avez parlé des 17 millions de dollars d'amendes. Vous avez dit ce qui suit, dans votre présentation :

Compte tenu des dispositions relatives à la confidentialité de la Loi sur la concurrence, nous ne pouvons pas discuter des détails de cette enquête, ou de toute autre enquête à laquelle le bureau participe, autres que ceux qui ont déjà été rendus publics.

Est-ce que les renseignements qui ont été publiés se trouvent sur le site web de la commissaire? Est-ce qu'on y trouve des renseignements sur ceux qui sont visés par les amendes?

**M. Plouffe :** Oui, sénateur. Habituellement, le bureau émet un communiqué lorsqu'il y a une condamnation dans un dossier. Dans ce cas précis, nous avons émis quatre communiqués parce que le premier plaidoyer de culpabilité visait trois transporteurs — Air France, KLM et Martinair — et lorsqu'il y a eu un plaidoyer de culpabilité de la part d'autres transporteurs, nous avons émis un autre communiqué. Le communiqué comporte aussi un lien qui fournit des renseignements sur l'état du plaidoyer et sur le montant de l'amende imposée à chacune des parties. Le communiqué fournit également un numéro du greffe pour ceux qui veulent avoir accès à des renseignements publics. Comme vous le savez, lorsqu'il y a un plaidoyer de culpabilité, le directeur des poursuites publiques représente la Couronne et présente son cas devant le juge. Finalement, c'est le juge qui décide si l'amende recommandée par les deux parties est acceptable ou s'il la modifie, mais tout cela est du domaine public.

**Le sénateur Mercer :** Pour nos téléspectateurs, je soulignerais qu'il s'agit de transport de fret aérien plutôt que de transport de passagers.

**M. Plouffe :** Vous avez raison. Les plaidoyers qui ont été enregistrés l'ont été pour le transport de fret aérien. Le même type d'enquête a été mené dans de nombreux autres pays.

**Le sénateur Raine :** Je ne suis pas sûre que vous soyez les bonnes personnes à qui poser la question, mais il est important d'en parler.

Nous disons que les entreprises établissent les prix en se livrant une saine concurrence au sein de l'industrie, mais il y a de nombreux autres coûts qui s'ajoutent pour nos transporteurs aériens au Canada et à ceux qui desservent le Canada, ce qui réduit notre compétitivité par rapport à d'autres destinations touristiques. Je

tourism because since 2002, Canada has dropped from the eighth most frequented destination for tourism in the world to fifteenth. Our tourism deficit has gone from a \$1.7 billion deficit in tourism spending in 2002 to \$12.6 billion in 2008. Since 2008, it has become even worse.

Everything we can do to have the airlines providing good service and good pricing based on competition is well and good.

If you are looking at airline competitiveness, do you look at what could be classed as avoidable costs? These are such things as landing fees, NAV CANADA charges, passenger fees for airport ground rents and all these other costs that Canadian airlines and any airline landing in Canada have to deal with, which makes our product very uncompetitive.

**Ms. Dagenais:** I can understand those are important factors to take into consideration. I recognize that, but as you mention, the bureau's mandate is to enforce and administer the act. We do not monitor the level of competition in any Canadian sector on a regular basis. It could be a difficult message, but high prices are not by themselves illegal under the act. Businesses are generally free to charge whatever level the market will bear, and that on its own, as I said, does not contravene the act.

However, if high prices are the result of any act such as the cartel behaviour for which we obtained guilty pleas, we can take action in those cases. We do not hesitate to take action whenever we become aware of business practices that contravene the act.

**Senator Raine:** In other words, you do not really have anything to do with creating a level playing field for the industry in Canada versus other countries.

**Ms. Dagenais:** As I said, our role is to enforce and administer the act. If there is something contravening the act, we will act on it.

**Senator Raine:** Does the risk of dumping exist in the context of air services? How could it work?

**Ms. Dagenais:** I will turn to Mr. Plouffe to answer that.

**Mr. Plouffe:** Any company that does business in Canada is subject to the legislation. If you are talking about dumping, it is considered predation, and as Ms. Dagenais mentioned, there is a provision under the legislation that allows us to look at it. However, every case must be looked at on a case-by-case basis. Anyone doing business in Canada is subject to the provisions under the act.

**Senator Raine:** It is unfortunate because in the U.S., they have many advantages that we do not have such as airport improvement fees and all of these things, the way airports are

m'intéresse particulièrement au tourisme parce que, depuis 2002, le Canada est passé du 8<sup>e</sup> au 15<sup>e</sup> rang mondial des destinations les plus prisées des touristes. Notre déficit touristique est passé de 1,7 milliard de dollars en 2002 à 12,6 milliards de dollars en 2008, pour ce qui est des dépenses des touristes. Depuis 2008, la situation a même empiré.

Tout ce que nous pouvons faire pour que les transporteurs aériens offrent un bon service et proposent de bons prix basés sur la concurrence est très bien.

Quand vous examinez la compétitivité des transporteurs aériens, vous intéressez-vous aussi à ce que l'on pourrait appeler les coûts évitables? Il y a des choses comme les frais d'atterrissage, les frais de NAV CANADA, les droits imposés aux passagers pour le loyer de l'aéroport et tous les autres coûts avec lesquels doivent composer les transporteurs aériens canadiens et tous les autres transporteurs qui atterrissent au Canada. Tous ces coûts rendent notre produit peu concurrentiel.

**Mme Dagenais :** Je peux comprendre que ce sont des facteurs importants dont il faut tenir compte. Je le reconnais, mais comme vous le dites, le mandat du bureau est d'appliquer et d'administrer la loi. Nous ne surveillons pas de façon régulière le niveau de concurrence dans quelque secteur canadien que ce soit. Le message peut être difficile à véhiculer, mais les prix élevés ne sont pas illégaux en soi. En général, les entreprises sont libres de demander le prix que le marché peut supporter, et comme je l'ai dit, cela n'est pas contraire à la loi.

Toutefois, si les prix élevés sont le résultat d'activités de cartel pour lesquelles nous avons obtenu des plaidoyers de culpabilité, nous pouvons intervenir. Nous n'hésitons pas à prendre des mesures chaque fois que nous prenons connaissance de pratiques commerciales qui contreviennent à la loi.

**Le sénateur Raine :** Autrement dit, vous ne vous occupez pas vraiment d'établir des règles de jeu équitables pour l'industrie au Canada et ailleurs dans le monde.

**Mme Dagenais :** Comme je l'ai dit, notre rôle est d'appliquer et d'administrer la loi. Si quelque chose est contraire à la loi, nous intervenons.

**Le sénateur Raine :** Est-ce que le risque de dumping existe dans le contexte des services aériens? Comment cela pourrait-il fonctionner?

**Mme Dagenais :** Je vais demander à M. Plouffe de répondre à cette question.

**M. Plouffe :** Toute entreprise qui fait affaire au Canada est assujettie à la loi. Le dumping est considéré comme une pratique d'éviction, et comme l'a dit Mme Dagenais, il y a une disposition dans la loi qui nous permet d'intervenir dans ce cas. Toutefois, il faut un examen au cas par cas. Quiconque fait affaire au Canada est assujetti aux dispositions de la loi.

**Le sénateur Raine :** C'est dommage, parce qu'il y a, aux États-Unis, plusieurs avantages que nous n'avons pas ici, par exemple les droits d'amélioration aéroportuaire et toutes ces

built. The result is that Canadian companies and Canada becomes uncompetitive as a destination.

**Mr. Plouffe:** We understand that. As we previously said, it is not something that is under our control. I am sure there are people in this country that do control that, and I am sure they have probably considered the question many times.

**Senator Cochrane:** Thank you for coming. I would like to know what prompts the bureau to investigate certain activities.

**Mr. Plouffe:** If you allow me, I will go first. I am talking about cartel provisions, such as conspiracy provisions or any agreement among competitors to rig bids. We all know when competitors get together and decide on a price to charge, it has a huge effect on consumers, everyone in this room and businesses who are trying to stay on a legal playing field.

Depending on the case, the situation and the history of the industry, if we have information that leads us to believe that someone has contravened or is likely to contravene the legislation, we will likely initiate an inquiry and proceed with gathering information and taking appropriate action to restore the situation.

**Senator Cochrane:** How does a complaint make it to your radar?

**Mr. Plouffe:** Complaints reach us by various means. Many times, consumers will provide us with information about a situation through our information centre on our website. It is easy to access; there is a phone number to call.

We also receive complaints from competition. Of course, if competition feels anti-competitive behaviours are happening in the industry, they will approach us either under the civil provision or the criminal provision.

We are proactive, so we monitor certain industries. For example, with Quebec retail gasoline pricing, this case was prompted not following complaints but by us, where we decided to be proactive. We are more proactive in certain industries than in others, and we obtained information that led to what we know today. Those are the means of hearing complaints.

**Senator Cochrane:** What about pricing of airline tickets and issues such as that?

**Mr. Plouffe:** With respect to the pricing of airline tickets, as Ms. Dagenais mentioned, we do not have any power over what is a fair price or not a fair price. We do not have the power to regulate pricing in the airline industry, such as in many other

choses, et même la façon dont les aéroports sont construits. Il s'ensuit que les entreprises canadiennes ne sont pas concurrentielles et que le Canada n'est plus une destination concurrentielle.

**M. Plouffe :** Nous comprenons cela. Comme nous l'avons dit précédemment, ces choses ne relèvent pas de nous. Je suis sûr qu'il y a des gens au pays qui peuvent avoir une influence, et je suis sûr qu'ils se sont penchés sur la question à plusieurs reprises.

**Le sénateur Cochrane :** Merci d'être venus. J'aimerais savoir ce qui pousse le bureau à faire enquête sur certaines activités.

**M. Plouffe :** Si vous me le permettez, j'aimerais répondre en premier. Je parle de dispositions concernant les cartels, par exemple des dispositions relatives à la conspiration ou toute entente intervenue entre des concurrents pour truquer les soumissions. Nous savons tous que lorsque des concurrents se regroupent et décident du prix à demander, cette collusion a des effets considérables sur le consommateur, sur toutes les personnes qui se trouvent dans cette salle et aussi sur les entreprises qui tentent de respecter des règles de jeu équitables.

Selon le cas, la situation et l'historique de l'industrie, si nous disposons de renseignements qui nous portent à croire que quelqu'un a contrevenu à la loi ou pourrait contrevenir à la loi, nous entreprendrons vraisemblablement une enquête, recueillerons des données et prendrons les mesures appropriées pour rétablir la situation.

**Le sénateur Cochrane :** Comment une plainte se rend-elle jusqu'à vous?

**M. Plouffe :** Les plaintes nous parviennent de différentes façons. Souvent, ce sont les consommateurs qui nous fournissent des renseignements sur une situation donnée par l'entremise de notre centre d'information, sur notre site web. Ce site est facile d'accès et on y trouve un numéro de téléphone.

Nous recevons également des plaintes des concurrents. Bien sûr, si des concurrents estiment qu'il y a des comportements anticoncurrentiels au sein de leur industrie, ils nous en feront part en vertu d'une disposition civile ou d'une disposition criminelle.

Nous sommes proactifs et nous surveillons certaines industries. Prenons par exemple le cas de l'établissement du prix de l'essence au détail au Québec. Ce dossier a été ouvert non pas à la suite de plaintes, mais bien sur l'initiative de notre bureau, parce que nous avons été proactifs. Nous sommes plus proactifs dans certains domaines et nous avons obtenu des renseignements qui ont mené à ce que nous savons aujourd'hui. Ce sont les façons d'entendre les plaintes.

**Le sénateur Cochrane :** Qu'en est-il de la fixation des prix des billets d'avion et de questions semblables?

**M. Plouffe :** En ce qui a trait aux prix des billets d'avion, nous n'avons aucune autorité pour déterminer ce qui est un prix équitable ou non équitable, comme l'a mentionné Mme Dagenais. Nous n'avons pas le pouvoir de régler les prix de l'industrie

industries. As was mentioned, we are concerned if prices are determined by agreement among competitors. That is all I can say about pricing.

**Senator Cochrane:** Do you have the power to investigate all the prices?

**Mr. Plouffe:** If we have reason to believe that the prices were reached by agreement, we have great tools available to us to gather information. We could seek permission through the court to obtain search warrants or to utilize a wiretap. We could ask the court to subpoena people with relevant information to provide testimony under oath or to produce documents.

Over the years, we have also developed expertise in certain areas of certain industries. We have built up our own knowledge over time, which helps us in putting a case together. We may need industry experts to help us. There are some industries where, unfortunately, we do not have full exposure to all of the expertise in that industry. These are some of the ways in which we will put our cases together.

**Senator Cochrane:** About how many complaints do you receive per year?

**Mr. Plouffe:** It depends. If you will allow me, I brought a little table here to assist me.

If we look at the criminal provision, meaning the cartel provision, the agreement to fix prices — the price maintenance provision and the predation provision were our responsibility at the criminal matters branch until a few years ago — in the last 10 years, we have had about 40 complaints about the cartel.

When we talk about civil behaviour, such as abuse of dominant positions or activities in the merger branch, I would say that about a dozen complaints have been received in the last two or three years.

If we talk about misleading advertising — the bureau is also responsible for enforcing provisions dealing with false or misleading representation — in the last two years, about 60 complaints have been received.

Our people in the fair business branch that handle misleading advertising receive between 12,000 and 15,000 complaints per year. That is the overall picture of the numbers and the types of complaints we receive.

**Senator Cochrane:** How many complaints have been resolved?

**Mr. Plouffe:** It is hard to provide a precise number. In fair business, our people dealing with misleading advertising, I believe there were a couple of cases in recent years that involved Air Canada, where they were promoting flights from Toronto Island Airport when that was not the case. There was some false misrepresentation made to the public there.

du transport aérien, comme c'est le cas dans plusieurs autres secteurs. Nous devenons plus vigilants quand des concurrents s'entendent pour fixer les prix. Voilà, c'est tout ce que je peux vous dire à ce sujet.

**Le sénateur Cochrane :** Avez-vous le pouvoir de faire enquête sur tous les prix?

**M. Plouffe :** Si nous avons des raisons de croire que les prix ont été établis à la suite d'une entente, nous disposons d'outils fort utiles pour recueillir de l'information. Nous pouvons demander au tribunal de nous accorder des mandats de perquisition ou l'autorisation de faire de l'écoute électronique. Nous pouvons demander au tribunal d'assigner des personnes ayant des renseignements pertinents à témoigner sous serment ou à produire des documents.

Au fil des ans, nous avons également acquis une expérience dans certains domaines de certaines industries. Nous avons constitué notre propre base de connaissances au fil du temps, ce qui nous aide à monter un dossier. Parfois, nous avons besoins d'experts de l'industrie pour nous aider. Malheureusement, il y a des industries pour lesquelles nous n'avons pas accès à toute l'expertise disponible. Ce sont là les façons dont nous travaillons pour monter un dossier.

**Le sénateur Cochrane :** Combien de plaintes recevez-vous approximativement chaque année?

**M. Plouffe :** Cela dépend. Si vous me le permettez, je vais prendre un petit tableau que j'ai apporté ici.

Si nous nous arrêtons à la disposition criminelle, c'est-à-dire la disposition concernant le cartel, l'entente pour la fixation des prix — jusqu'à tout récemment, la Direction générale des affaires criminelles avait la responsabilité d'appliquer la disposition sur le maintien des prix et la disposition sur les prix d'éviction — je dirais que nous avons reçu une quarantaine de plaintes au sujet du cartel au cours des 10 dernières années.

Quand il est question de comportement civil pour la Direction générale des fusions, c'est-à-dire d'abus de positions ou d'activités dominantes, je dirais qu'il y a eu une douzaine de plaintes au cours des deux ou trois dernières années.

En ce qui a trait à la question de publicité trompeuse — le bureau est également responsable de l'application des dispositions portant sur la représentation fautive ou trompeuse — il y a eu une soixantaine de plaintes au cours des deux dernières années.

Le personnel de la Direction générale des pratiques loyales des affaires qui s'occupe de la publicité trompeuse reçoit entre 12 000 et 15 000 plaintes par année. Cela vous donne une idée globale du nombre et du type de plaintes que nous recevons.

**Le sénateur Cochrane :** Combien de plaintes ont été réglées?

**M. Plouffe :** Il est difficile de vous donner un nombre précis. En ce qui a trait aux pratiques loyales des affaires, le personnel chargé d'examiner les cas de publicité trompeuse a été amené ces dernières années à se pencher sur quelques cas mettant en cause Air Canada. L'entreprise faisait la promotion de vols en partance de l'aéroport de l'île de Toronto alors que tel n'était pas le cas. C'était un cas de fautive représentation faite au public.

Also, when they instituted their new policy on second baggage, there were issues on their website. In those situations, there are different ways of looking at cases; you can either go full throttle with a criminal investigation that can go on forever and will be expensive, or you can use what we call alternative case resolution, where we speak to the people concerned who will then take appropriate action to correct the situation.

**Ms. Dagenais:** If you allow me, maybe I can add something as an example. Recently in the civil matters branch, we received a complaint — and this is one case where we took action, and it was resolved quickly.

Porter Airlines filed a complaint against one of the largest carriers in Canada, saying that they had engaged in predation on a specific route. We started an inquiry and talked to the marketplace, made our market contacts, as we do on a regular basis, to get the stories straight. At the end of the day, the target took action to resolve our issues. It was completed very quickly. The pricing, which was below the avoidable cost, went up a little.

**Senator Cochrane:** Ms. Dagenais, you mentioned ways to promote competition, such as with open skies agreements and foreign-ownership restrictions. You said that there were many others. Could you elaborate on that?

**Ms. Dagenais:** By many others, I meant negotiation of more open skies agreements. I realize that just in the past five years, we have negotiated 35 open skies agreements with 52 countries. My personal view is that that is quite impressive. Cabotage, as I said, could be another way. Let us say, for example, that you are en route from Paris to Toronto on Air France. We will allow them to take passengers to Toronto and continue their flight to Vancouver. That is one example, and currently that is not allowed. As I said, that would be done on a reciprocal basis so that our Canadian carriers would be able to do that also.

**Senator Cochrane:** Are any of these issues now being put forward and dealt with, some of those ideas and suggestions you had?

**Ms. Dagenais:** We made recommendations before the Red Wilson panel, but it is not really part of our mandate, which is more to enforce provisions of the act.

**Senator Cochrane:** They are suggestions.

**Ms. Dagenais:** Yes, they were our recommendations in 2008.

**Senator Zimmer:** I apologize for being late. As a supplementary question to what the senator asked, which was a good question on the fares, what about the fees? They advertise these great fares, and then all of a sudden, in very small print, you get the fees,

De même, quand l'entreprise a instauré une nouvelle politique concernant l'enregistrement d'un deuxième bagage, il y avait des problèmes concernant le site web. Dans ces situations, il y a plusieurs façons d'examiner le dossier. Vous pouvez soit lancer une enquête criminelle qui durera indéfiniment et qui sera coûteuse, soit avoir recours à ce que nous appelons le règlement alternatif de litige, où nous parlons aux personnes visées qui prendront ensuite les mesures appropriées pour corriger la situation.

**Mme Dagenais :** Si vous me le permettez, je pourrais peut-être ajouter un exemple. Récemment, la Direction générale des affaires civiles a reçu une plainte, et il s'agit là d'un cas où nous avons pris des mesures et que nous avons pu régler rapidement.

Porter Airlines a porté plainte contre l'un des plus gros transporteurs aériens au Canada en disant que cette entreprise avait pratiqué des prix d'éviction pour une liaison donnée. Nous avons amorcé une enquête et parlé aux gens du milieu des affaires, puis nous avons établi nos propres contacts sur le marché comme nous le faisons sur une base régulière afin d'obtenir les renseignements exacts. Au bout du compte, l'entreprise visée a pris les mesures nécessaires pour régler le problème. Tout s'est fait très rapidement. Le prix, qui était un peu inférieur aux coûts évitables, a été légèrement rajusté à la hausse.

**Le sénateur Cochrane :** Madame Dagenais, vous avez parlé de façons de promouvoir la concurrence, comme les accords « ciel ouvert » et les restrictions à la propriété étrangère. Vous avez dit qu'il y en avait plusieurs autres. Pourriez-vous donner des détails, je vous prie?

**Mme Dagenais :** Par d'autres façons, je faisais allusion à la négociation d'un plus grand nombre d'accords « ciel ouvert ». Au cours des cinq dernières années seulement, nous avons négocié 35 accords « ciel ouvert » avec 52 pays. Selon moi, c'est plutôt impressionnant. Comme je l'ai dit, le cabotage pourrait être une autre façon de procéder. Prenons par exemple des passagers qui quittent Paris sur un vol d'Air France pour se rendre à Toronto. Nous permettrions à la compagnie aérienne de prendre les passagers à destination de Toronto et de poursuivre ensuite son vol vers Vancouver. C'est là un exemple, mais cette pratique n'est pas autorisée à l'heure actuelle. Comme je l'ai dit, il devrait y avoir réciprocité pour que nos transporteurs canadiens puissent en faire autant en France.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que l'une ou l'autre de ces questions est présentement à l'étude? Est-ce que certaines des idées et suggestions que vous avez proposées sont examinées?

**Mme Dagenais :** Nous avons fait des recommandations au groupe de Red Wilson, mais cela ne fait pas vraiment partie de notre mandat, qui est plutôt d'appliquer les dispositions de la loi.

**Le sénateur Cochrane :** Ce sont des suggestions.

**Mme Dagenais :** Oui, c'étaient nos recommandations en 2008.

**Le sénateur Zimmer :** Je vous prie de bien vouloir excuser mon retard. Pour faire suite à la question du sénateur — c'était une bonne question concernant les tarifs — qu'en est-il des frais? On publie des tarifs incroyables, puis tout à coup, en caractères

which turn out to be 60 per cent to 70 per cent. Who would have thought that some day we would pay for water? Soon we will have to pay for the air we breathe.

My question is do you have any power over the fees, as far as investigating? It seems as though they have free reign to charge whatever they want. Do you receive complaints about the fees?

**Ms. Dagenais:** I will turn to my colleague on this.

**Mr. Plouffe:** As I mentioned earlier, under the Competition Act, there is a general provision that deals with false or misleading advertising. The issue of non-disclosure of certain information is not, by itself, a violation under the Competition Act.

We also understand that some recent modifications have been made to the National Transportation Act that will deal with this type of issue whereby consumers, when they buy airline tickets, will be in a position to get a clear, consistent, transparent approach on what price to expect through advertising. I believe it is in the hands of the Minister of Transport. I do not believe this provision has been enforced yet; it is a question of time. I presume he would likely be in a better position to answer that question.

I know in Quebec, the Office de la protection du consommateur has in its legislation something similar to what has been proposed under the revised National Transportation Act. Basically, a person who sees an advertisement in Quebec with respect to air transport activities has a clear, consistent, transparent price. What you see is what you pay.

Right now, as I said, the legislation is not in force. If we get a complaint, we will look at it on a case-by-case basis, but likely this case would be referred to the Minister of Transport.

**Senator Martin:** I apologize for being a little late myself. I want to start first with reference back to Senator Mercer's question of the UAE and the negotiations that take place with other jurisdictions, with agreements that are in place.

You did not mention the specifics of that case; but in the 35 agreements that you have seen in the last 5 years, what role have you played, or how would you weigh in? Is it through reports you submit? Are you at the table during any of the negotiations during the process? Are you consulted on a regular basis?

I am curious about the role you play because you have quite an insight in the lay of the land — in Canada, with the airline industry and the competitive nature and the challenges that the airline industry is facing. What role have you played in the past with some of these negotiations?

**Mr. Plouffe:** I do not believe that we were consulted. I could double-check that information.

discrets on trouve des frais qui finalement représentent 60 à 70 p. 100 du total. Qui aurait cru qu'un jour nous devrions payer l'eau? Bientôt nous devrions payer l'air que nous respirons.

Je voudrais savoir si vous avez le pouvoir d'enquêter sur les frais. Il semblerait que les compagnies aériennes ont eu toute la latitude voulue pour demander ce qu'elles veulent. Recevez-vous des plaintes au sujet des frais?

**Mme Dagenais :** Je m'en remets à mon collègue pour répondre à cette question.

**M. Plouffe :** Comme je l'ai mentionné plus tôt, il y a une disposition générale dans la Loi sur la concurrence qui porte sur la publicité fautive ou trompeuse. La non-divulgence de certains renseignements n'est pas, en soi, une violation de la Loi sur la concurrence.

Nous comprenons également que certaines modifications apportées récemment à la Loi sur les transports au Canada permettront de régler ce type de problème. Par exemple, les consommateurs qui achèteront des billets d'avion seront en mesure d'obtenir dans la publicité une idée claire, uniforme et transparente de ce que le prix pourrait être. Je crois que cela est entre les mains du ministre des Transports. Je ne crois pas que cette disposition ait été appliquée encore, mais c'est une question de temps avant qu'elle le soit. Je suppose que le ministre serait plus à même de répondre à cette question.

Je sais qu'au Québec, la loi visant l'Office de la protection du consommateur comporte une disposition similaire à celle qui a été proposée en vertu de la Loi sur les transports au Canada révisée. À la base, une personne qui voit une publicité au Québec concernant les activités de transport aérien a une idée claire, uniforme et transparente du prix. Vous payez ce qui est affiché.

À l'heure actuelle, la disposition législative n'est pas encore en vigueur. Si nous recevions une plainte, nous l'examinerions, mais elle serait vraisemblablement renvoyée au ministre des Transports.

**Le sénateur Martin :** Je vous prie également de bien vouloir excuser mon retard. J'aimerais d'abord revenir sur la question du sénateur Mercer concernant les Émirats arabes unis et les négociations qui ont eu lieu avec d'autres gouvernements, ainsi que sur les accords qui sont en place.

Vous avez mentionné des détails concernant ce cas, mais qu'en est-il des 35 accords qui ont été conclus au cours des cinq dernières années? Quel rôle avez-vous joué ou comment êtes-vous intervenu? Est-ce par le biais de rapports que vous soumettez? Êtes-vous à la table lors des négociations? Est-ce qu'on vous consulte régulièrement?

Je suis curieuse de savoir quel rôle vous jouez parce que vous avez une assez bonne connaissance du domaine — de l'industrie du transport aérien au Canada, de la concurrence qui y a cours et des défis auxquels l'industrie est confrontée. Quel rôle avez-vous joué par le passé dans certaines de ces négociations?

**M. Plouffe :** Je ne crois pas que nous ayons été consultés. Je pourrais vérifier ce renseignement.

As you know, this responsibility is under Foreign Affairs and International Trade Canada, DFAIT, and the Minister of Transport. They have a chief negotiator-adviser who takes care of all those negotiations and is supported by many policy advisers who probably know about the Competition Act.

If they require some information, we are always open to provide them with any view that we may have. However, I do not believe there is a formal process where the bureau needs to be consulted whenever there is a negotiation.

**Senator Martin:** With respect to the role of foreign competition, in your enforcement of the act, one of your mandates would be to expand opportunities for Canada abroad as well as consider the role of foreign competition in Canada. It has been suggested that to foster competition in the Canadian airline industry, perhaps there is a greater role for foreign ownership and that the limits should be raised.

Do you have any position on that, whether this is a viable option for increasing domestic competition?

**Ms. Dagenais:** In our submission before the Competition Policy Review Panel, one of our recommendations was liberalization or reduction of foreign-ownership restrictions on airlines. As you know, right now, it is still at 25 per cent, but there are amendments that will probably bring it to 49 per cent. It has yet to be brought into force.

We also recommended having foreign-owned carriers that would operate strictly in Canada. On that, Canada will probably have the possibility to do the same abroad.

As also mentioned in our submission, cabotage rights will be an option as well. Those were the main recommendations we made at the time.

**Senator Martin:** I am thinking about this very important balance of maintaining the strength of our Canadian industry yet competing worldwide and inviting that foreign competition, as well as going abroad and competing on the international stage. In a country such as ours, where we have a great space and airline travel is a necessity but a population that cannot compete with other jurisdictions, that is a very fine balance. Your perspective must be such that you see the need to do both. How do we maintain that balance in Canada to really foster the competition?

**Ms. Dagenais:** Something I should raise is that when we review a merger, we look at the level of foreign competition in the relevant market; we look not only at existing competition here in Canada but also abroad. We look at the potential competitors that could enter into the relevant market, as well.

Comme vous le savez, cette responsabilité incombe au ministère des Affaires étrangères et du Commerce international et au ministère des Transports. Il y a un négociateur et conseiller en chef qui s'occupe de toutes les négociations et qui peut compter sur le soutien de plusieurs conseillers politiques qui connaissent probablement la Loi sur la concurrence.

Si ces gens ont besoin de renseignements, nous sommes toujours disponibles pour leur faire part de ce que nous savons. Toutefois, je ne crois pas qu'il y ait un processus officiel en vertu duquel le Bureau devrait être consulté chaque fois qu'il y a une négociation.

**Le sénateur Martin :** En ce qui a trait au rôle de la concurrence étrangère et à votre travail d'application de la loi, votre mandat consisterait en partie à élargir les occasions d'affaires pour le Canada à l'étranger, et à réfléchir au rôle de la concurrence étrangère au Canada. On a laissé entendre que, pour favoriser la concurrence dans l'industrie canadienne du transport aérien, les transporteurs aériens étrangers devraient peut-être avoir un plus grand rôle et que les limites devraient peut-être être haussées.

Avez-vous une opinion à ce sujet? Pensez-vous qu'il s'agit d'une option viable pour accroître la concurrence au Canada?

**Mme Dagenais :** Une des recommandations contenues dans le mémoire que nous avons remis au Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence porte sur la libéralisation du marché intérieur et sur la réduction des restrictions relatives à la propriété étrangère. Comme vous le savez, la limite est toujours de 25 p. 100, mais il y a des modifications qui porteront probablement cette proportion à 49 p. 100. Encore faut-il que les dispositions entrent en vigueur.

Nous avons également recommandé que des transporteurs sous contrôle étranger puissent exploiter leur entreprise uniquement au Canada. À ce sujet, le Canada pourra probablement faire la même chose à l'étranger.

Comme nous l'avons également mentionné dans notre mémoire, les droits de cabotage seront également une option. Ce sont les principales recommandations que nous avons formulées à l'époque.

**Le sénateur Martin :** Je pense à cet équilibre très important qu'il faut réaliser entre le maintien d'une industrie canadienne solide et concurrentielle au niveau international, la venue de concurrents étrangers au Canada et la conquête de marchés étrangers par les transporteurs canadiens. Notre pays est vaste et les déplacements par avion sont une nécessité, mais notre population ne permet pas de concurrencer avec d'autres gouvernements. C'est un équilibre très délicat à atteindre. Il faut bien percevoir la nécessité de poursuivre un objectif double. Comment pouvez-vous maintenir cet équilibre au Canada de manière à favoriser réellement la concurrence?

**Mme Dagenais :** J'aimerais préciser que, lorsque nous étudions un projet de fusion, nous examinons aussi le niveau de concurrence étrangère qui a cours dans le marché concerné. Nous n'examinons pas seulement la concurrence qu'il y a au Canada mais aussi celle qui existe à l'étranger. Nous prenons en considération les concurrents potentiels qui pourraient entrer sur le marché.

Essentially, I support Canadian competition and the ability to expand in foreign countries. However, you must keep in mind that, for us, it is competition. Whether or not it is a net benefit for Canadians is more for the Investment Review Division of Industry Canada to review than for the bureau.

**Senator Mercer:** In your presentation, you made continued reference the 2009 amendments. We have had a short passage of time; we are still in 2010, almost in 2011. I assume you are doing an ongoing analysis of the amendments to see if they have done what you thought they would do, if they have done what Parliament thought they would do when we passed those amendments. I assume that I am correct. Do you see a need in the future to make further amendments to refine the amendments we made in 2009?

**Ms. Dagenais:** On your first question, as you know, some of them came into force in March 2009, while half of the remaining amendments came into force in March 2010. Some of them have been in place for only eight months and have not been fully tested. I can say for certain that in my view, they are stronger, and we have a better Competition Act. It has put us in line with our major trading partners, particularly the U.S.

**Senator Mercer:** Thank you. You talked about agreements and gave the example of Air France flying from Paris to Toronto and wanting to fly on to Vancouver, which they cannot do at this time. I believe that Air France is a member of the Star Alliance, as is Air Canada. The airline is in the same family of world airline alliances.

When you look at the international aspect, do you find that the role played by alliances, such as Star Alliance, has a positive or negative effect on competition?

**Ms. Dagenais:** The Competition Bureau has reviewed the formation changes in membership as well as the operation of certain alliances under the new civil provisions in section 90 of the Competition Act, which came into force this year. Some of those alliances bear many similarities to mergers. In some cases, we can review them under the cartel provisions. The changes modernize the Competition Act such that the commissioner is able to examine those alliances in three different ways. That is all I can say about it for now.

**Senator Mercer:** In response to one question, you made a brief reference to Toronto Island Airport. It is an important airport, which Air Canada abandoned to someone else to create a market. Now, Air Canada wants back in. Has a complaint been made against Porter Airlines by Air Canada or vice versa?

J'appuie tout à fait le maintien d'une industrie canadienne compétitive et l'accès à des marchés étrangers. Toutefois, vous devez garder à l'esprit que, pour nous, c'est de la concurrence. Est-ce un avantage net pour les Canadiens? C'est à la Division de l'examen des investissements d'Industrie Canada de répondre à cette question et non pas au Bureau.

**Le sénateur Mercer :** Dans votre exposé vous parlez constamment des modifications apportées en 2009. Il s'est écoulé bien peu de temps depuis et nous sommes toujours en 2010, presque en 2011. Je suppose que vous analysez les modifications pour déterminer si elles ont permis de faire ce que vous vouliez, si elles ont permis de faire ce que le Parlement pensait qu'elles permettraient de faire lors de leur adoption. Je suppose que c'est cela. Prévoyez-vous qu'il sera nécessaire dans le futur d'apporter d'autres modifications pour améliorer les modifications effectuées en 2009?

**Mme Dagenais :** Pour répondre à votre première question, comme vous le savez, certaines des modifications sont entrées en vigueur en mars 2009, tandis que la moitié des autres modifications sont entrées en vigueur en mars 2010. Certaines ne sont en vigueur que depuis huit mois et n'ont pas été entièrement mises à l'épreuve. Je vous dirais que les nouvelles dispositions sont beaucoup plus fermes et que nous avons une meilleure Loi sur la concurrence. Cette loi nous permet de nous hisser au même niveau que nos grands partenaires commerciaux, particulièrement les États-Unis.

**Le sénateur Mercer :** Merci. Vous avez parlé d'accords et vous avez donné l'exemple d'Air France qui fait la liaison Paris-Toronto et qui veut poursuivre le vol jusqu'à Vancouver, ce qui n'est pas possible pour le moment. Je pense qu'Air France est membre du réseau Star Alliance, tout comme Air Canada. Le transporteur aérien fait partie de la même famille des alliances mondiales de transporteurs aériens.

Sur le plan de la concurrence internationale, estimez-vous que le rôle des alliances, par exemple le réseau Star Alliance, a un effet positif ou négatif?

**Mme Dagenais :** Le Bureau de la concurrence a examiné l'évolution de la composition des alliances de même que le fonctionnement de certaines alliances en vertu des nouvelles dispositions civiles de l'article 90 de la Loi sur la concurrence, entrées en vigueur cette année. Certaines de ces alliances présentent des similitudes qui les rapprochent des fusions. Dans certains cas, elles peuvent même être examinées sous l'angle des dispositions relatives au cartel. Les changements apportés modernisent la Loi sur la concurrence de sorte que la commissaire peut examiner ces alliances de trois façons différentes. C'est tout ce que je puis vous en dire pour le moment.

**Le sénateur Mercer :** En réponse à l'une des questions qui vous ont été posées, vous avez parlé brièvement de l'Aéroport de l'île de Toronto. Il s'agit d'un aéroport important qu'Air Canada a abandonné à un autre transporteur pour créer un marché. Aujourd'hui, Air Canada veut y revenir. Est-ce qu'une plainte a été déposée contre Porter Airlines par Air Canada ou vice versa?

**Mr. Plouffe:** In my understanding of the issue of landing rights for Air Canada at Toronto Island Airport, decisions have been made by the airport authorities such that Porter Airlines is not in the same position as it was before. It is losing its monopoly on all the slots available at Toronto Island Airport. I understand that 30 landing and take-off rights have been awarded to Air Canada and 16 to Continental Airlines. I believe that Porter Airlines still has about 150.

The decision by the airport authorities to allocate who will land and take off is their decision to make. The Competition Bureau was not involved in that process.

I believe that when Porter Airlines wanted to use the Toronto Island Airport before launching their activities, they sought the commissioner's opinion. Under the Competition Act, a person is able to seek advice on a proposed business plan to determine whether it raises an issue under the Competition Act. I believe that at the time, Porter Airlines sought such an opinion from the commissioner on exclusive landing and take-off rights at Toronto Island Airport.

When our advice was provided, Porter Airlines was informed that we did not perceive those rights to be an issue under the exclusive-dealing provision under the civil provisions of the act mainly for two reasons. We believed that Porter Airlines was not dominant in the market. When analyzing such cases, we define the geographic market. Our position at the time, based on the facts we knew, was that Toronto Pearson International Airport was in the same geographic market, so Porter Airlines was not dominant in that market. The commissioner took the position at the time that it would not raise an issue under the Competition Act.

**Senator Mercer:** Air Canada has 30 spots and Continental Airlines has 15 spots, with Porter Airlines having the remaining, making it dominant at Toronto Island Airport. The terminal, as it exists, and the ferry would seem to be owned or leased by Porter Airlines. "Porter Airlines" is stamped all over it.

**Mr. Plouffe:** Certainly there will be much more competition at the Toronto Island Airport.

**Senator Mercer:** Indeed. Returning to my first question, I am worried that we will see predatory pricing from our friends at Air Canada. Porter Airlines is providing a much-needed service at Toronto Island Airport as well as a regional service in Eastern Canada as they fly to Ottawa and Ottawa to Halifax and Halifax to St. John's.

**The Chair:** We have a second item.

[Translation]

Ms. Dagenais and Mr. Plouffe, I would like to thank you for being here this morning. Your views were very interesting.

**M. Plouffe :** En ce qui a trait au dossier des droits d'atterrissage pour Air Canada à l'Aéroport de l'île de Toronto, les décisions prises par les autorités aéroportuaires font en sorte que Porter Airlines n'est plus dans la même situation qu'auparavant. L'entreprise perd son monopole sur toutes les ouvertures disponibles à l'Aéroport de l'île de Toronto. Je crois comprendre que les autorités aéroportuaires ont accordé 30 droits d'atterrissage et de décollage à Air Canada et 16 à Continental Airlines. Je pense que Porter Airlines dispose toujours de 150 droits.

La décision d'attribuer les droits d'atterrissage et de décollage appartient aux autorités aéroportuaires. Le Bureau de la concurrence n'a pas participé à ce processus.

Lorsque Porter Airlines a voulu utiliser l'Aéroport de l'île de Toronto avant de lancer ses activités, je pense que l'entreprise a demandé l'avis de la commissaire. En vertu de la Loi sur la concurrence, une personne peut demander conseil sur un plan d'affaires proposé afin de déterminer s'il fait problème aux termes de la Loi sur la concurrence. Je pense qu'à l'époque, Porter Airlines a demandé une telle opinion à la commissaire concernant des droits d'atterrissage et de décollage exclusifs à l'Aéroport de l'île de Toronto.

Nous avons informé Porter Airlines qu'à notre avis, ces droits n'entraient pas en contradiction avec les mesures relatives à l'exclusivité des dispositions civiles de la loi, principalement pour deux raisons. Nous estimions que Porter Airlines n'avait pas de position dominante sur le marché. Lorsque nous analysons des cas de ce genre, nous définissons le marché géographique. Notre position à l'époque et à la lumière des faits que nous connaissions était que l'aéroport international Pearson de Toronto était dans le même marché géographique, de sorte que Porter Airlines n'était pas dominant sur le marché. La commissaire était d'avis que la situation ne susciterait pas de problème en vertu de la Loi sur la concurrence.

**Le sénateur Mercer :** Air Canada a 30 droits et Continental Airlines en a 15, et Porter Airlines a le reste, ce qui donne à ce transporteur aérien une position dominante à l'Aéroport de l'île de Toronto. L'aérogare et le traversier semblent être la propriété de Porter Airlines ou être loués par l'entreprise. Les mots « Porter Airlines » sont inscrits partout.

**M. Plouffe :** Il y aura certainement beaucoup plus de concurrence à l'Aéroport de l'île de Toronto.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez raison. Pour en revenir à ma première question, je me préoccupe du fait que nos amis d'Air Canada s'adonneront à des prix d'éviction. Porter Airlines offre un service très en demande à l'Aéroport de l'île de Toronto de même qu'un service régional dans l'est du Canada puisqu'il assure une liaison avec Ottawa et des liaisons Ottawa-Halifax et Halifax-St. John's.

**Le président :** Nous avons un deuxième point.

[Français]

**Le président :** J'aimerais vous remercier, madame Dagenais, monsieur Plouffe, pour votre présence ici, ce matin. Vos points de vue étaient très intéressants.

[English]

The second item on the agenda is the budget. This is an extravagant committee, as you know, and we are asking the budget committee for \$420 to visit Ottawa Macdonald-Cartier International Airport. We must submit the budget for this to the Senate Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration for approval. I am optimistic that they will accept our budget.

It is basically for a visit to the Ottawa airport. We will do other visits. However, this one, on a practical basis, is local. At the beginning of February, probably on a Tuesday morning, we will go to the airport. It is likely that we will not have to spend all of our money if people are flying in and are able to wait at the airport for the others to meet them there. It will be a fact-finding mission, so we will not have to travel with a whole bunch of services. It will be fact-finding only and will last a few hours, after which we will have to see what we can do in terms of other activities, such as visit to the airport in Gatineau. May I have a motion?

**Senator Mercer:** I so move.

**The Chair:** Are there questions on the budget? The trip will be in February. It will be on a Tuesday morning to the airport. If there are no objections to the budget, we will move to another item with Senator Raine.

**Senator Raine:** I wonder if you could make a request. There is a new consortium in the tourism industry called the National Travel and Tourism Coalition. They have done good research on the issue of the competitiveness in the industry with respect to the fee structures in Canada. Would it be appropriate to have them appear before the committee?

**The Chair:** Have we had any discussions with them?

**Senator Raine:** I am not a regular member of the committee.

**The Chair:** We have heard from some of their members, who talked about the report. We could consider that in the new year. I say this because we will basically focus on the airport issue for the next phase, but we will be moving on to other issues, as well.

**Senator Raine:** It is the way the airports are financed. Airport improvement fees rest 100 per cent on the backs of the travellers, whereas in most countries, airports are recognized as economic development tools, and revenue flows into them from property tax and other areas.

**The Chair:** We have had many witnesses making that proposal, but we will look at availability.

This is our last meeting, and I am seeking guidance from the committee. The Liberals have not spoken on Bill C-28, the anti-spam bill. However, we might need to have a meeting next Tuesday morning on the bill. We have no witnesses slated for next

[Traduction]

Le deuxième point à l'ordre du jour est le budget. Comme vous le savez, notre comité est extravagant et il demande au comité du budget une somme de 420 \$ pour visiter l'Aéroport international Macdonald-Cartier, à Ottawa. Nous devons soumettre la demande au Comité sénatorial permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration pour approbation. Je suis confiant qu'il acceptera notre demande.

Il s'agit essentiellement de visiter l'aéroport d'Ottawa. Nous ferons d'autres visites, mais celle-là sera une visite locale. Au début de février, probablement un mardi matin, nous nous rendrons à l'aéroport. Nous n'aurons probablement pas à dépenser tout notre argent si les personnes qui doivent venir ici par avion peuvent attendre à l'aéroport que les autres viennent les retrouver. Ce sera une mission d'information, de sorte que nous n'aurons pas à nous déplacer avec toute une gamme de services. La visite ne durera que quelques heures, après quoi, nous verrons ce qu'il y a lieu de faire comme autre activité, par exemple visiter l'aéroport de Gatineau. Puis-je avoir une motion?

**Le sénateur Mercer :** Je propose.

**Le président :** Y a-t-il d'autres questions concernant le budget? Le voyage aura lieu en février. Nous nous rendrons à l'aéroport un mardi matin. S'il n'y a pas d'objection à cette demande budgétaire, nous passerons à un autre point soulevé par le sénateur Raine.

**Le sénateur Raine :** Pourriez-vous présenter une demande? Il y a un nouveau consortium dans l'industrie touristique qui porte le nom de Coalition nationale du voyage et du tourisme. Ce consortium a fait de bonnes recherches sur la question de la compétitivité dans l'industrie relativement aux structures tarifaires au Canada. Serait-il approprié d'inviter des représentants de cette organisation à témoigner devant notre comité?

**Le président :** Avons-nous déjà eu des discussions avec eux?

**Le sénateur Raine :** Je ne suis pas un membre régulier du comité.

**Le président :** Nous avons entendu parler de certains des membres qui ont commenté le rapport. Nous pourrions examiner la possibilité de tenir des discussions avec eux au cours de la nouvelle année. Je dis cela parce que nous allons nous concentrer sur la question des aéroports au cours de la prochaine étape, mais nous passerons ensuite à d'autres questions.

**Le sénateur Raine :** Il s'agit de la façon dont les aéroports sont financés. Les frais d'améliorations aéroportuaires sont assumés à 100 p. 100 par les voyageurs, alors que, dans la plupart des pays, les aéroports sont reconnus comme des outils de développement économique et touchent donc des revenus provenant de la taxe foncière et d'autres secteurs.

**Le président :** Plusieurs témoins nous ont fait cette proposition, mais nous examinerons cette possibilité.

Il s'agit de notre dernière rencontre et je souhaite obtenir l'avis du comité. Les libéraux n'ont pas pris la parole concernant le projet de loi C-28, le projet de loi sur les mesures antipourriels. Toutefois, nous pourrions devoir nous réunir de nouveau mardi

year, so I am giving honourable senators a heads-up that the steering committee will have to meet once the bill has been sent to committee.

Right now, we have no indication as to when that will be.

**Senator Johnson:** Can you give the committee any idea yet of a plan for travel in the coming year?

**The Chair:** We will go to the Ottawa International Airport. The steering committee will have to talk about it. Once we have done that airport visit, we will have a better idea of how we can look at other airports.

**Senator Johnson:** Those of us who travel four times a week can give you opinions on how we should look at airports.

**The Chair:** We have heard about taxis at the airports. However, we will be looking at preparing a budget for more substantial travel in the new year.

**Senator Johnson:** The issues at airports are getting bigger and bigger, and I would refer our researchers to Australia and what they are doing for security issues.

**Senator Housakos:** There is a problem we have with this committee, though it is not really a problem. When we start to structure how to go about the study, we have to extract security from it because it was already done last year by the house. Any time you set foot in any airport, security seems to be the major issue.

**Senator Johnson:** It is the only issue in terms of the public.

**The Chair:** We can study the cost side of it, but getting into a second study on airport security that has already been done would overlap. However, we can talk about how that fits into the pricing.

**Senator Johnson:** We ought to include it as a sidebar. Since that study came out last year, things have changed again with what happened.

**The Chair:** Our visit to the Ottawa International Airport will give us the opportunity to see what effect that has had on their airport and how they are managing it. The cost transfer, as Senator Raine mentioned, always goes to the customer.

**Senator Mercer:** If you recall, the Atlantic Canada Airports Association appeared before us last week and made reference to 20 touch points that influence passenger experience as they were talking about the complex management model that they have to work with. In that process, they outline 10 of those touch points. We should see what the other 10 are.

However, it seems there might be a basis upon which we can move forward. There were many things in that. Security is there; it has to be. There is no way we can avoid talking about security,

prochain, en matinée, pour discuter de ce projet de loi. Nous n'avons aucun témoin prévu pour l'année qui vient. Par conséquent, j'informe les honorables sénateurs que le comité de direction devra se réunir lorsque le projet de loi aura été envoyé au comité.

À l'heure actuelle, nous ne savons pas quand cela se produira.

**Le sénateur Johnson :** Pouvez-vous donner à notre comité une idée du plan des déplacements pour l'année qui vient?

**Le président :** Nous nous rendrons à l'Aéroport international d'Ottawa. Le comité de direction devra en parler. Quand nous aurons visité cet aéroport, nous saurons mieux comment examiner les autres.

**Le sénateur Johnson :** Ceux d'entre nous qui voyagent quatre fois par semaine peuvent vous donner leur opinion sur la façon dont nous devrions examiner les aéroports.

**Le président :** Nous avons entendu parler des taxis dans les aéroports. Toutefois, nous préparerons un budget plus substantiel pour les déplacements au cours de la nouvelle année.

**Le sénateur Johnson :** Les problèmes dans les aéroports sont de plus en plus importants et j'inviterais nos attachés de recherche à se tourner du côté de l'Australie pour savoir ce qui s'y fait en matière de sécurité.

**Le sénateur Housakos :** Notre comité a un problème, bien que ce ne soit pas vraiment un problème. Pour structurer notre étude, nous devons en exclure la sécurité parce que cette question a déjà été traitée l'an dernier par la Chambre. Chaque fois que vous mettez le pied dans un aéroport, la sécurité semble être la préoccupation majeure.

**Le sénateur Johnson :** Du point de vue du public, c'est la seule préoccupation.

**Le président :** Nous pouvons en étudier le coût, mais il y aurait chevauchement si nous devions entreprendre une deuxième étude sur la sécurité dans les aéroports, puisque cela a déjà été fait. Toutefois, nous pouvons toujours discuter de la façon dont le coût de la sécurité est intégré aux prix.

**Le sénateur Johnson :** Nous devrions l'inclure comme complément. L'étude a été rendue publique l'an dernier et les choses ont changé depuis.

**Le président :** Notre visite à l'Aéroport international d'Ottawa nous donnera la possibilité de voir les effets que cela a pu avoir sur cet aéroport et sur la façon dont il est géré. Comme l'a mentionné le sénateur Raine, le transfert de coûts affecte toujours le client.

**Le sénateur Mercer :** Si vous vous souvenez bien, l'Association des aéroports du Canada Atlantique a comparu devant notre comité la semaine dernière et ses représentants ont parlé de 20 points de service qui ont une influence sur l'expérience des passagers quand il a été question du modèle de gestion complexe avec lequel ils doivent composer. Ils ont souligné 10 de ces points de service. Nous devrions chercher à savoir quels sont les 10 autres.

Toutefois, il semble qu'il y aurait une base qui nous permettrait d'aller de l'avant. Il y avait là plusieurs éléments. La sécurité en est un. Nous ne pouvons absolument pas éviter de parler de sécurité,

although we do not need to do an in-depth study. In the study last year, everything from the taxi service to the baggage retrieval was talked about.

I do not think we should be afraid to talk about security, but it should not dominate the discussion.

**The Chair:** Are there any other comments or questions?

We will rise to the call of the chair for Bill C-28.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, December 14, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to study Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

**Senator Dennis Dawson** (*Chair*) in the chair.

[*Translation*]

**The Chair:** Honourable Senators, I call the meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. Thank you for being here today.

This morning, we are going to start the study that was referred to us on Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

[*English*]

This morning we are pleased to welcome two groups before the committee. We will begin with the representatives of Industry Canada, followed by those from the Information Technology Association of Canada. Here on behalf of Industry Canada are Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch; André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy; and Philip Palmer, Senior General Counsel, Industry Canada Legal Services.

[*Translation*]

Ms. DiFrancesco, the floor is yours. We will then go to the question period.

bien que nous n'ayons pas à en faire une étude approfondie. Tout, depuis le service de taxi jusqu'à la récupération des bagages, a été abordé.

Je ne crois pas que nous devrions craindre de parler de sécurité, mais cela ne devrait pas dominer la discussion.

**Le président :** Y a-t-il d'autres observations ou d'autres questions?

Le comité interrompt ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence pour l'examen du projet de loi C-28.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 14 décembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour étudier le projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

**Le sénateur Dennis Dawson** (*président*) occupe le fauteuil.

[*Français*]

**Le président :** Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici aujourd'hui.

Ce matin, nous allons débiter notre étude sur le projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications, dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

Ce matin, nous avons le plaisir d'accueillir deux groupes qui témoigneront devant le comité. Nous commencerons par les représentants d'Industrie Canada qui seront suivis par ceux de l'Association canadienne de la technologie de l'information. Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le commerce électronique, André Leduc, conseiller politique, Politique sur le commerce électronique et Philip Palmer, avocat général principal, Services juridiques d'Industrie Canada, sont ici pour représenter Industrie Canada.

[*Français*]

Madame DiFrancesco, la parole est à vous, et nous passerons ensuite aux questions.

[English]

**Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch, Industry Canada:** Thank you for the opportunity to appear before this committee to discuss Bill C-28, the proposed anti-spam legislation.

The Internet has become the central nervous system for the digital economy. It provides a common global platform for communication and commerce. Its use by businesses and consumers has led to the emergence of a borderless international marketplace.

In Canada, the value of the online economy has consistently grown at a double-digit pace since 2000. At that time, the value of the online economy was estimated at slightly under \$6 billion in Canada. When last measured by Statistics Canada in 2007, the value of the online economy in our country was just under \$63 billion.

Businesses and consumers have grown accustomed to using the Internet and they depend upon its safety and reliability. Unfortunately, spam and related online threats can erode trust and confidence in the Internet as a safe and reliable environment for electronic commerce. According to Spamhaus as of November 29, 2010, Canada ranks seventh on the list of the ten worst spam countries for the production and export of spam.

[Translation]

Spam is still the main vehicle for the propagation of online threats including spyware, computer viruses, false and misleading emails, the use of fraudulent websites, and the harvesting of electronic addresses. These threats are not just nuisances. Some are fraudulent. Some invade privacy. Some are used to infect and gain control over computers.

Bill C-28 puts in place important provisions that will protect Canadian consumers and businesses from the most damaging and deceptive forms of these electronic harms. It provides a regulatory regime to improve privacy and the personal security of Canadians in the online environment. It provides a clear set of rules that will benefit all Canadians. It will encourage confidence in online communications and e-commerce.

[English]

We have learned from approaches taken elsewhere that a civil administrative regime is more responsive and therefore more effective than using the criminal law to combat spam. Other countries, such as Australia, the United States and Japan, use regulatory authorities to enforce anti-spam legislation. With Bill C-28, Canada will have a comprehensive enforcement regime.

[Traduction]

**Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le commerce électronique, Industrie Canada :** Je vous remercie de l'occasion qui m'est offerte de comparaître devant le comité pour discuter du projet de loi C-28 proposant des mesures législatives pour contrer les pourriels.

Le réseau Internet est devenu le centre nerveux de l'économie numérique. Il constitue une plateforme commune mondiale pour les communications et le commerce. L'utilisation qu'en font les entreprises et les consommateurs a engendré l'apparition d'un marché international sans frontières.

Depuis l'an 2000, le taux de croissance de la valeur de l'économie numérique canadienne n'a jamais été inférieur à 10 p. 100. À cette époque, on estimait sa valeur à un peu moins de 6 milliards de dollars. Les plus récentes données de Statistique Canada indiquent que la valeur de l'économie numérique de notre pays atteignait, en 2007, près de 63 milliards de dollars.

En bref, le réseau Internet fait désormais partie des habitudes des entreprises et des consommateurs, lesquels sont tributaires de sa fiabilité et de sa sécurité. Malheureusement, les pourriels et les autres menaces en ligne sont de nature à miner la relation de confiance à l'égard d'Internet en tant qu'environnement sûr et fiable pour le commerce électronique. D'après l'organisme Spamhaus, le Canada se classait, en date du 29 novembre 2010, au 7<sup>e</sup> rang du palmarès des 10 premiers pays producteurs de pourriels, lequel tient compte de la production et de l'exportation de pourriels.

[Français]

Les pourriels constituent encore et toujours le principal vecteur de propagation des menaces à la sécurité en ligne, notamment les logiciels espions, les virus informatiques, les courriels faux ou trompeurs, l'utilisation de sites web frauduleux et la collecte d'adresses électroniques. Du reste, ces menaces ne sont pas de nuisibles, mais elles sont aussi parfois frauduleuses. Certaines d'entre elles portent atteinte à la vie privée, tandis que d'autres servent à infecter ou à contrôler des systèmes informatiques.

Le projet de loi C-28 met en place d'importantes dispositions qui protégeront les entreprises et les consommateurs canadiens contre les formes les plus graves et trompeuses de préjudices électroniques. Il prévoit un régime de réglementation pour accroître la protection de la vie privée et la sécurité personnelle des Canadiens dans un contexte en ligne. Au bénéfice de ces derniers, le projet de loi propose un ensemble de règles claires afin de consolider leur confiance envers les communications en ligne et le commerce électronique.

[Traduction]

De même, les approches retenues à l'étranger nous ont appris qu'en matière de lutte contre les pourriels, un régime administratif civil s'avère mieux adapté — et par conséquent plus efficace — que le recours à une législation criminelle. D'autres pays, notamment l'Australie, les États-Unis et le Japon, font appel à des organismes de réglementation pour appliquer leurs mesures législatives de lutte contre les pourriels. Grâce au projet de loi C-28, le Canada se sera doté de mesures d'application exhaustives.

As recommended by the Task Force on Spam, this bill makes use of existing agencies and enables them to work with, and share, information with each other and with their international counterparts. The new law will be enforced by Canada's communications authority, the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission, CRTC, as well as the Competition Bureau Canada and the Office of the Privacy Commissioner of Canada.

The CRTC will enforce the provisions against sending unsolicited commercial messages and will have responsibility for provisions that prohibit the altering of transmission data without authorization and the unauthorized installation of computer programs.

The Competition Bureau will address false and misleading representations online and deceptive marketplace practices, such as false headers and website content.

The Office of the Privacy Commissioner will address the collection of personal information through illegal access to computer systems and the unauthorized compiling or supplying of lists of electronic addresses, commonly referred to as address harvesting.

The bill provides that both the CRTC and the Competition Bureau can seek administrative monetary penalties, AMPs, against violators. The maximum AMP for the CRTC is up to \$1 million per violation for individuals and up to \$10 million for businesses. The Competition Bureau, through application to the Competition Tribunal, may also seek AMPs under the current regime of the Competition Act. That regime envisages penalties of up to \$750,000 for individuals with \$1 million per subsequent violation, and up to \$10 million for businesses with \$15 million per subsequent violation. These penalties demonstrate that we are serious about driving spammers out of Canada.

*[Translation]*

Industry Canada will have oversight responsibilities and will ensure that the work of the three agencies is coordinated. A spam reporting centre will be established to help the three enforcement agencies in their investigations and prosecutions, and to give businesses and consumers a one-stop shop where they can file complaints and report spam and other online threats.

The bill strikes a balance between giving consumers control over their inboxes and not restricting online commerce. The rules require that the individual's consent be obtained before the

Suivant les recommandations du groupe de travail sur le pourriel, le projet de loi prévoit faire appel aux organismes existants et leur permettre de collaborer et de mettre en commun des renseignements tant entre eux qu'avec les entités homologues à l'échelle internationale. L'organisme qui encadre les communications au Canada, le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, le CRTC, sera chargé de la mise en application de la nouvelle loi, en collaboration avec le Bureau de la concurrence et le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada.

Le CRTC aura le mandat d'appliquer les dispositions interdisant l'envoi de messages publicitaires non sollicités. Il aura également la responsabilité des dispositions visant à empêcher la modification non autorisée des données de transmission ou l'installation subreptice de programmes informatiques.

Quant au Bureau de la concurrence, son mandat a trait aux déclarations fausses et trompeuses en ligne et aux pratiques commerciales mensongères, comme les faux en-têtes ou le contenu mensonger d'un site.

Enfin, il reviendra au Commissariat à la protection de la vie privée d'encadrer, d'une part, la collecte de renseignements personnels par accès non autorisé à un système informatique, et, d'autre part, la collecte ou la diffusion non autorisée de listes d'adresses électroniques, aussi appelée cueillette d'adresses.

Le projet de loi permettra au CRTC et au Bureau de la concurrence d'imposer aux contrevenants des sanctions administratives pécuniaires, des SAP. Ainsi, le CRTC sera en mesure d'appliquer de telles sanctions pouvant s'élever jusqu'à 1 million de dollars pour les particuliers et jusqu'à 10 millions de dollars dans le cas des entreprises. De même, par le truchement du Tribunal de la concurrence, le Bureau de la concurrence pourra imposer des SAP en vertu des clauses actuelles de la Loi sur la concurrence. En ce qui concerne les particuliers, ce régime prévoit des sanctions pouvant aller jusqu'à 750 000 \$ pour une première offense et jusqu'à 1 million de dollars pour une éventuelle récidive. Dans le cas des entreprises, les sanctions pourront atteindre jusqu'à 10 millions de dollars pour une première infraction et jusqu'à 15 millions de dollars pour une éventuelle récidive. Ces sanctions font foi de la détermination du Canada à se débarrasser des polluposteurs.

*[Français]*

Industrie Canada sera appelé à assurer la supervision et la coordination des activités de ces trois organismes. Par ailleurs, cette mesure législative facilitera la mise sur pied d'un centre de signalement des pourriels servant de guichet unique pour les Canadiens souhaitant porter plainte ou encore signaler un pourriel ou une menace connexe. Le centre viendra ainsi en aide aux organismes d'exécution pour faire enquête et tenter des poursuites en cas d'infraction.

Du reste, le projet de loi cherche à redonner aux Canadiens le plein contrôle de leur boîte de courriels électroniques, sans toutefois nuire au commerce électronique. À cet égard, le règlement prévoit le

sending of commercial electronic messages. Once consent has been expressed by an individual, it remains in effect until the individual “unsubscribes” or revokes that consent.

[English]

I will point out to the committee two ways the bill differs from the former Bill C-27 introduced in the last session. First, section 2 deals with the Personal Information Protection and Electronic Documents Act, PIPEDA. It provides that its provisions regarding the protection of personal information take precedence over other legislation, unless that other legislation includes a clear statement that it applies despite section 4(3) of that act.

The consent provisions in Bill C-28 are more targeted than those in PIPEDA, so this new section is necessary to ensure that in the event of a conflict between the two acts, the consent provisions in Bill C-28 prevail despite the privacy clause in PIPEDA.

Second, in section 82(3), the wording “without authorization” has been changed to “in contravention of an act of Parliament” when dealing with collecting and using personal information gathered from third party computer systems. Following the debates on the former Bill C-27, stakeholders raised the concern that the term “without authorization” might jeopardize companies that gather information that is publicly available on the Internet. We believe that these amendments strengthen the bill even further, making a good bill even stronger.

A number of technical amendments were also introduced when Bill C-28 was retabled. These amendments are captured in the red line version of the bill provided to committee members. I welcome any questions you may have.

**Senator Oliver:** Thank you. I welcome this bill. It is time that Canada had an anti-spam bill. When we look at countries of the Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD, and G8 countries, Canada is the last to bring in anti-spam legislation.

Once this bill is passed, how long do you think it will take for Canada to catch up to where it should have been five or six years ago because we waited so long to bring in this legislation? It cannot happen overnight, but how long before we will have these regimes in place?

**Ms. DiFrancesco:** Industry Canada has been working hard with the three enforcement agencies, and we are confident that with the passage of the bill, we have a solid piece of legislation

consentement préalable des destinataires de messages électroniques commerciaux, c'est-à-dire qu'une fois qu'une personne a donné son consentement, celui-ci demeure valide jusqu'à ce qu'elle se désinscrive ou qu'elle annule son consentement.

[Traduction]

J'aimerais exposer aux membres du comité deux distinctions particulières qui existent entre le présent projet de loi et la version précédente, soit le projet de loi C-27 présenté au cours de la dernière session. En premier lieu, l'article 2 concerne la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, la LPRPDE. Cette loi contient une disposition de primauté stipulant que les dispositions en matière de protection des renseignements personnels qui y sont prescrites ont préséance sur les dispositions d'autres lois, à moins que celles-ci énoncent clairement leur suprématie à l'égard du paragraphe 4(3) de la LPRPDE.

Les dispositions en matière de consentement du projet de loi C-28 sont plus ciblées que celles prévues dans la LPRPDE. Par conséquent, ce nouvel article est rendu nécessaire pour stipuler que les dispositions en matière de consentement du projet de loi C-28 l'emporteraient sur les dispositions de primauté de la LPRPDE en cas de conflit entre les deux lois.

En second lieu, comme il s'agit de la collecte et de l'utilisation de renseignements personnels obtenus à partir du système informatique d'une tierce partie, l'ancien libellé « sans autorisation » du paragraphe 82(3) a été remplacé par la formulation « en contravention d'une loi fédérale ». De fait, les intervenants ayant pris part aux discussions sur le précédent projet de loi C-27 se sont dits préoccupés par la formulation « sans autorisation » parce que celle-ci risquait de nuire indûment aux entreprises qui colligent des renseignements de nature publique sur Internet. Bref, nous pensons que ces amendements sont de nature à consolider davantage un projet de loi déjà bien étoffé.

Le nouveau dépôt du projet de loi C-28 a par ailleurs été l'occasion d'ajouter certaines modifications techniques, lesquelles sont mises en relief dans la version du projet de loi avec suivi des modifications qui a été remise aux membres du comité. Je serai heureuse de répondre aux questions du comité.

**Le sénateur Oliver :** Merci. Je me réjouis de ce projet de loi. Il est temps que le Canada se dote d'un projet de loi pour contrer les pourriels. Lorsque l'on examine les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économiques, l'OCDE, et les pays du G8, on constate que le Canada est le dernier d'entre eux à présenter une mesure législative antipourriel.

Une fois que le projet de loi aura été adopté, combien de temps pensez-vous que le Canada mettra à se retrouver dans la position où il aurait dû être il y a cinq ou six ans, parce qu'il a attendu tellement longtemps avant de présenter ce projet de loi? Cela ne va pas se produire du jour au lendemain, mais combien de temps faudra-t-il avant que ces régimes entrent en vigueur?

**Mme DiFrancesco :** Industrie Canada a travaillé d'arrache-pied en collaboration avec les trois organismes d'application de la loi, et nous sommes sûrs qu'après avoir adopté le projet de loi,

that will bring Canada's legislative framework up to international standards and, in fact, surpass them. Of course, we have regulations that we need to put into force before the legislation —

**Senator Oliver:** Have they been drafted?

**Ms. DiFrancesco:** The drafting of the legislation is under way, and we hope to have the regulations published for consultation within a couple of months. We hope to have the legislation come into force within six to eight months of Royal Assent. The three enforcement agencies are working hard to ramp up and to be ready for the legislation as soon as it is in force.

**Senator Oliver:** Have you set aside extra monies to fund the new things that are included in this bill so we do not have to wait for another budget or more votes to provide the money?

**Ms. DiFrancesco:** Yes: The Government of Canada has committed a total of \$43 million over four years. That funding equates to \$12.5 million on an ongoing basis for Industry Canada and the enforcement agencies that will have new responsibilities under the legislation.

**Senator Oliver:** Where will most of that \$12.5 million go?

**Ms. DiFrancesco:** The bulk of that money will go to the CRTC, to the Competition Bureau and to the Office of the Privacy Commissioner. We anticipate, for example, that the CRTC and the Competition Bureau will hire as many as 20 investigators to work solely on this legislation.

**Senator Johnson:** Thank you. Welcome this morning. As my colleague said, this legislation is welcome.

In terms of the CRTC, they will have new powers and duties under Bill C-28, of course. I am interested to know about the human resources and the skill set needed with these new responsibilities; if human resources are needed, how many and in what areas?

**Ms. DiFrancesco:** I think the CRTC already has the skill sets required in terms of the type of legislation that we are talking about here, but they need additional resources. They have new violations to enforce. We anticipate that they will hire as many as 20 investigators to work on this legislation. They have the expertise, though, and I think the value of the legislation building on the enforcement agencies that currently operate in these areas is key in moving the enforcement forward quickly.

**Senator Johnson:** Do they have the funding to go with these new responsibilities?

nous disposerons d'une mesure législative solide qui permettra au cadre législatif canadien de respecter les normes internationales et, même, de les surpasser. Bien entendu, il nous faut mettre en vigueur le règlement avant que la mesure législative...

**Le sénateur Oliver :** A-t-il été rédigé?

**Mme DiFrancesco :** L'élaboration de la mesure législative est en cours, et nous espérons que le règlement sera publié à des fins de consultation d'ici quelques mois et que la mesure législative entrera en vigueur six à huit mois après l'obtention de la sanction royale. Les trois organismes d'application de la loi travaillent dur afin d'être prêts à appliquer la mesure législative dès qu'elle entrera en vigueur.

**Le sénateur Oliver :** Avez-vous mis de côté des fonds pour financer les nouvelles mesures prescrites par le projet de loi, afin que nous n'ayons pas à attendre un autre budget ou d'autres votes pour obtenir l'argent nécessaire?

**Mme DiFrancesco :** Oui. Le gouvernement du Canada s'est engagé à verser un total de 43 millions de dollars sur quatre ans. Cela correspond à un financement permanent de 12,5 millions de dollars pour Industrie Canada et pour les organismes d'application de la loi qui assumeront de nouvelles responsabilités dans le cadre de cette mesure législative.

**Le sénateur Oliver :** À quoi sera consacrée la majeure partie de ces 12,5 millions de dollars?

**Mme DiFrancesco :** Le gros de cet argent sera attribué au CRTC, au Bureau de la concurrence et au Commissariat à la protection de la vie privée. Nous prévoyons, par exemple, que le CRTC et le Bureau de la concurrence embaucheront jusqu'à 20 enquêteurs qui s'occuperont exclusivement d'appliquer cette mesure législative.

**Le sénateur Johnson :** Merci. Je vous souhaite la bienvenue parmi nous ce matin. Comme mon collègue l'a indiqué, nous nous réjouissons de cette mesure législative.

En ce qui concerne le CRTC, il exercera, bien entendu, de nouveaux pouvoirs et de nouvelles fonctions en vertu du projet de loi C-28. J'aimerais connaître le genre de ressources humaines et de compétences dont ils auront besoin pour s'acquitter de leurs nouvelles responsabilités; et s'il est nécessaire d'embaucher des effectifs, à combien se chiffreront-ils, et dans quel domaine travailleront-ils?

**Mme DiFrancesco :** Je pense que le CRTC possède déjà les compétences requises pour appliquer le genre de mesures législatives dont nous parlons en ce moment, mais il a besoin de ressources supplémentaires. Son personnel devra déceler de nouvelles infractions. Nous prévoyons qu'ils embaucheront jusqu'à 20 enquêteurs qui se consacreront à l'application de cette mesure législative. Toutefois, ils possèdent déjà les compétences requises et, à mon avis, le fait que la mesure législative s'appuie sur les organismes d'application de la loi qui exercent déjà des activités dans ce domaine contribuera à accélérer sa mise en application.

**Le sénateur Johnson :** Ces nouvelles responsabilités sont-elles accompagnées du financement nécessaire?

**Ms. DiFrancesco:** The funding has been approved, and it is pending Royal Assent.

**Senator Johnson:** Why was the CRTC chosen as the oversight body when there is already investigative expertise at the Competition Bureau?

**Ms. DiFrancesco:** The Competition Bureau will also have new responsibilities under the legislation. They will be responsible for violations dealing with deceptive marketing practices. The CRTC is our telecommunications regulator, and their counterparts around the world are also charged with similar kinds of responsibilities. We think that having the CRTC as a primary enforcement body under this piece of legislation will facilitate international cooperation, and it models the approaches of other countries to this kind of legislation.

**Senator Johnson:** How have other countries handled it in that respect? Was there a model for you to follow?

**André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy, Industry Canada:** At least for the anti-spam provisions, we followed the Australian model. It has been seen as a best practice internationally. We talked to our counterparts in the Australian government and at the communications and media authority in Australia. We learned from them. We closed loopholes they might have had in their legislation. In choosing the resources, the CRTC has modelled their practices on what has gone down in Australia.

To respond further to Senator Oliver's question earlier, the Australian legislation saw a marked decrease in spam originating out of Australia literally the day after that legislation came into force. They were in the top 10 spamming nations, and they dropped to seventeenth. Now they are out of the top 20. We are hopeful this legislation will have the same effect.

**Senator Johnson:** Where are we in terms of spamming now?

**Mr. Leduc:** According to Spamhaus, as little as a week ago, we were seventh in spam originating countries.

**Senator Johnson:** Will other countries that do not have legislation now bring it in?

**Mr. Leduc:** There are a few countries left. We are one of only three OECD countries left without this legislation, and the last in the G8.

**Senator Johnson:** Thank you. It is a good thing we are moving ahead.

**The Chair:** I will use my privilege as chair and ask a question. Mostly I will make a comment.

**Mme DiFrancesco :** Le financement a été approuvé, et on attend qu'il reçoive la sanction royale.

**Le sénateur Johnson :** Pourquoi a-t-on choisi le CRTC comme organisme de surveillance alors que le Bureau de la concurrence possède déjà les compétences requises pour mener des enquêtes?

**Mme DiFrancesco :** Le Bureau de la concurrence assumera également de nouvelles responsabilités dans le cadre de cette mesure législative. Ils seront chargés de déceler les infractions ayant trait à des pratiques commerciales mensongères. Le CRTC est notre organisme de réglementation dans le domaine des télécommunications, et ses équivalents à l'échelle mondiale sont également chargés de responsabilités d'un genre semblable. Nous pensons que le fait d'employer le CRTC comme principal organisme d'application de la loi favorisera la coopération internationale, et nous imitons ainsi la façon dont les autres pays ont abordé ce genre de mesures législatives.

**Le sénateur Johnson :** Comment les autres pays ont-ils géré cette situation? Aviez-vous un modèle à suivre?

**André Leduc, conseiller en politiques, Politique sur le commerce électronique, Industrie Canada :** Nous avons suivi le modèle australien du moins en ce qui a trait aux dispositions antipourriels. On le considère comme une pratique exemplaire à l'échelle internationale. Nous avons parlé à nos homologues au sein du gouvernement australien et de la direction australienne des communications et des médias. Nous avons tiré des leçons de leur expérience, et nous avons comblé les lacunes qui pouvaient exister dans leur mesure législative. En choisissant ses ressources, le CRTC a imité les pratiques adoptées en Australie.

Pour répondre plus amplement à la question que le sénateur Oliver a posée plus tôt, on a observé une diminution notable des pourriels produits en Australie littéralement le jour suivant l'entrée en vigueur de la mesure législative australienne. L'Australie comptait parmi les 10 premiers pays producteurs de pourriels, puis il est passé au 17<sup>e</sup> rang. Maintenant, il ne fait plus partie des 20 premiers pays producteurs de pourriels. Nous espérons que notre mesure législative aura le même effet.

**Le sénateur Johnson :** Où en sommes-nous à l'heure actuelle en matière de pollupostage?

**M. Leduc :** Selon l'organisme Spamhaus, il y a à peine une semaine, le Canada se classait au 7<sup>e</sup> rang des pays producteurs de pourriels.

**Le sénateur Johnson :** Les autres pays qui n'ont pas encore adopté de mesure législative en présenteront-ils?

**M. Leduc :** Il ne reste plus beaucoup de pays. Nous sommes l'un des trois pays membres de l'OCDE et le dernier pays du G8 à ne pas avoir une mesure législative de ce genre.

**Le sénateur Johnson :** Merci. Il est bon que nous allions de l'avant.

**Le président :** Je vais user d'un des privilèges accordés aux présidents pour poser une question. Je vais surtout faire une observation.

I will support the bill. I think it is long overdue, and I encourage everyone who has worked on it — Senator Oliver has brought in private members' bills over the years to put pressure on the government to act, and I want to congratulate him for that.

At this committee a few years ago — I think Senator Johnson and Senator Mercer were there — we had a do not call list that was developed and sent over to the CRTC: Let us trust the CRTC, they know everything. It did not turn out as successful as we hoped because we gave telemarketers a tool for collecting more names. When people registered by saying, “I do not want to be called,” people would say, “That is a nice list; let us call them.”

[Translation]

My scepticism towards the CRTC is well-known; that is what makes me sort of doubt the effectiveness of the bill. But, as I told you, I support the bill and I think it has been long overdue. But I would still like to know how we are going to use the lessons learned from the “do not call” experience to make sure that the co-operation between the CRTC, Industry Canada and the Competition Bureau does not end up creating a monster, and that we are actually doing something that corresponds to the objective of the bill and not the objective of those who are in the habit of circumventing laws.

**Mr. Leduc:** First, Industry Canada has powers entrenched in the bill and can ask the CRTC not only what they do with the money, but also how many investigations they carry out each year and how they will pursue those who break the law. The “do not call” approach and the approach of this bill are completely different. The “do not call” approach can be described as an “opt-out” list; people get on a list to say “I don't want to receive any more calls.” In this case, there is no list. Every Canadian will be automatically on the list, so there is no need for a list. This is about getting the express or implied consent of Canadians to send them e-mails or messages, and the companies or people who send those messages need to have proof of that. In addition, the CRTC has funds and, as a result, its investigative powers are completely different from those in the “do not call” approach.

Also, we have learned our lessons from our international counterparts, like Australia, New Zealand, Japan, Korea and so on, and we are forming partnerships. As you know, most of our investigations will be international in scope.

We must partner with our international counterparts. The bill has the right tools for the CRTC, the Competition Bureau and the Privacy Commissioner to be able to get their counterparts involved and to make arrangements to conduct investigations internationally.

**The Chair:** Thank you, Mr. Leduc.

J'appuierai le projet de loi. Je pense qu'il aurait dû être présenté il y a très longtemps, et je rends hommage à tous ceux qui y ont contribué — au fil des ans, le sénateur Oliver a présenté des projets de loi d'initiative parlementaire pour pousser le gouvernement à agir, et je tiens à l'en féliciter.

Il y a quelques années — je pense que les sénateurs Johnson et Mercer étaient là à cette époque —, le comité a élaboré la liste nationale des numéros de télécommunication exclus et l'a confiée au CRTC. Nous avons décidé de faire confiance au CRTC en raison de son omniscience. Toutefois, les choses ne se sont pas déroulées aussi bien que nous l'avions espéré, parce que nous avons donné aux télévendeurs un outil qui leur permet de collecter un plus grand nombre de noms. Pendant que les gens s'inscrivaient en indiquant qu'ils ne voulaient pas être appelés les télévendeurs se disaient : « Quelle belle liste; appelons ces gens. »

[Français]

Mon scepticisme vis-à-vis du CRTC est reconnu; c'est le côté qui me fait craindre un peu la bonne volonté du projet de loi. Mais, comme je vous le disais, j'appuie le projet de loi, je pense que c'était dû. J'aimerais tout de même savoir comment nous avons appris de l'expérience de *do not call* pour être certains que la relation entre le CRTC, Industrie Canada et le Bureau de la concurrence ne mène pas à créer un monstre, et qu'on fasse vraiment quelque chose qui vise l'objectif du projet de loi et non l'objectif de ceux qui ont l'habitude de contourner les lois.

**M. Leduc :** Premièrement, Industrie Canada a des pouvoirs inclus dans le projet de loi, comme celui de demander au CRTC non seulement ce qu'ils font avec l'argent, mais combien d'enquêtes ils vont mener chaque année et comment ils vont poursuivre ceux qui sont en violation de cette loi. L'approche « *do not call* » et l'approche de ce projet de loi sont complètement différentes. L'approche « *do not call* » se décrit comme une liste d'exclusion « *opt out* »; les gens s'inscrivent sur une liste pour dire « je ne veux plus recevoir d'appel ». Dans le cas présent, il n'y a plus de liste. Tous les Canadiens seront par défaut sur la liste, donc il n'y a pas besoin de liste. Il faut un consentement, exprès ou implicite, pour envoyer des courriels ou des messages aux Canadiens, et la preuve est à la charge des entreprises ou personnes qui font l'envoi de ces messages. De plus, le CRTC ayant des fonds, il a des pouvoirs d'enquête complètement différents de ceux impliqués dans l'approche « *do not call* ».

De plus, nous avons appris nos leçons de nos contreparties au niveau international, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Japon, la Corée et cetera, et nous développons des partenariats. Comme vous le savez, la plupart des enquêtes que nous allons entreprendre vont nous mener à l'international.

Il faut établir des partenariats avec nos contreparties à l'échelle internationale. Le projet de loi contient les outils nécessaires afin que le CRTC, le Bureau de la concurrence et le Commissaire à la protection de la vie privée aient les pouvoirs d'engager leurs contreparties et de faire des arrangements en vue de procéder à des enquêtes à l'échelle internationale.

**Le président :** Merci, monsieur Leduc.

[English]

**Senator Martin:** You have answered some of the questions I wanted to ask. I am curious about the reintroduction of this bill and the amendments that were made to assure industry that the online marketplace will be encouraged versus discouraged with the added enforcement and safeguards. What have you heard from industry, and what are some of the changes that were made?

**Ms. DiFrancesco:** We have had a lot of positive feedback from industry concerning the bill as it now stands. As a result of the study at the House of Commons committee and through amendments that were made when the bill was reintroduced, we have taken steps to ensure that the bill protects the online marketplace but does not inhibit legitimate business.

As I indicated in my opening remarks, we heard from industry that there were concerns about the language in clause 82(3). It initially talked about not being able to access unauthorized information. There was concern that that language was too broad, so we have amended that to change the word “unauthorized” to “in contravention of an act of Parliament,” which makes it clear that information that is available on the public Internet is accessible and that information contained on a person’s own PC or on a personal internet is protected. That is an important amendment.

We have also done a number of things to ensure that ongoing business relationships can continue. The legislation provides a definition of an existing business relationship as well as an existing non-business relationship to ensure that the legislation facilitates electronic commerce to the extent possible while targeting harmful and malicious activities.

**Senator Martin:** I assume that over the course of developing the regulations, industry will be consulted on an ongoing basis, as it has been up to this point.

**Ms. DiFrancesco:** Yes: The regulations will be published in the *Canada Gazette* for a 60-day consultation period, and we will seek the views of stakeholders in a manner consistent with the way in which the legislation was developed.

**Senator Martin:** Three agencies will enforce the provisions of this act, and you mentioned a spam reporting centre. Will you speak a little about the centre?

**Ms. DiFrancesco:** Once the bill has received Royal Assent, Industry Canada will establish a spam reporting centre that is intended to be a national clearing house or repository of information related to spam. We anticipate that the spam reporting centre will be housed somewhat at arm’s length from government, so not within Industry Canada. Rather, it will be an external body that will work closely with the Internet service providers and receive complaints from Canadian citizens about spam and some of the most malicious ongoing threats.

[Traduction]

**Le sénateur Martin :** Vous avez répondu à certaines des questions que je voulais poser. Je suis curieuse à propos de la nouvelle présentation de ce projet de loi et des modifications qui ont été apportées pour convaincre l’industrie que les mesures d’application et de sauvegarde supplémentaires encourageraient les consommateurs à faire des achats en ligne, plutôt que de les en dissuader. Que vous a dit l’industrie, et quels sont certains des changements qui ont été apportés au projet de loi?

**Mme DiFrancesco :** Nous avons reçu beaucoup de commentaires positifs de la part de l’industrie à propos de la forme actuelle du projet de loi. Grâce à l’étude menée par le comité de la Chambre des communes et aux modifications qui ont été apportées au projet de loi avant de le présenter de nouveau, nous avons pris des mesures pour nous assurer que le projet de loi protège le marché en ligne sans entraver les activités commerciales légitimes.

Comme je l’ai dit dans ma déclaration préliminaire, l’industrie avait des préoccupations au sujet de la terminologie utilisée au paragraphe 82(3). Au départ, il énonçait l’impossibilité d’accéder à des renseignements sans autorisation. Étant donné qu’on craignait que les termes employés soient trop généraux, nous avons remplacé « sans autorisation » par « en contravention d’une loi fédérale »; ainsi, on précise clairement que les renseignements publics sur Internet sont accessibles et que les renseignements que contiennent l’ordinateur personnel d’une personne ou un site Internet personnel sont protégés. C’est un amendement important.

Nous avons également fait en sorte d’assurer la continuité des relations d’affaires. Dans la mesure législative, on trouve une définition des relations d’affaires et des relations privées préexistantes pour faire en sorte que la mesure législative facilite le plus possible le commerce électronique tout en ciblant les activités nuisibles et malveillantes.

**Le sénateur Martin :** Je suppose que pendant l’élaboration des règlements, on consultera l’industrie de façon continue comme on l’a fait jusqu’à maintenant.

**Mme DiFrancesco :** Oui. Les règlements seront publiés dans la *Gazette du Canada* pour une période de consultation de 60 jours, et nous demanderons l’avis des parties intéressées de manière à respecter la façon dont la mesure législative a été élaborée.

**Le sénateur Martin :** Trois organismes appliqueront les dispositions de la loi, et vous avez parlé d’un centre de signalement des pourriels. Pourriez-vous parler un peu de ce centre?

**Mme DiFrancesco :** Une fois que le projet de loi aura reçu la sanction royale, Industrie Canada créera un centre de signalement des pourriels qui devrait être un centre de renseignements national ou un service de renseignements sur les pourriels. Nous nous attendons à ce que ce centre soit indépendant du gouvernement en quelque sorte, donc il ne fera pas partie d’Industrie Canada. Ce sera plutôt un organisme externe qui collaborera étroitement avec les fournisseurs d’accès Internet et qui recevra des plaintes de citoyens canadiens sur les pourriels et les menaces les plus malveillantes.

The role of the reporting centre will be to provide information to support the three enforcement agencies in their roles in terms of investigation, and also to facilitate public awareness and help Canadians understand that everyone has a role in protecting their personal information online. Understanding what the threats are and how to protect oneself are important elements of this legislation.

**Senator Martin:** What plans are there for educating the public on this new centre and the services that it will provide?

**Ms. DiFrancesco:** There are plans through the spam reporting centre. We are also working closely with the Office of Consumer Affairs to establish a website that will provide information on the legislation as well as information on how consumers, and Canadians in general, can protect themselves online.

**Senator Martin:** Thank you. I support this bill.

**Senator Mercer:** Thank you, witnesses, for being here this morning.

It seems that we are developing quite an industry here. I believe you said that there will be 20 new people conducting investigations at the CRTC. You did not mention the number that might be employed at the Competition Bureau, and perhaps you can tell me that number. In addition, we will have this spam reporting centre, which obviously will require staffing and support.

How many people will the government need to hire in these other two areas?

**Ms. DiFrancesco:** We anticipate that the Competition Bureau will hire up to 20 new investigators and that the spam reporting centre will need 10 to 12 individuals. It will depend on the service that the spam reporting centre provides, but their role is to gather data. The centre will need specialized software that will enable them to collect millions of reports.

As I am sure everyone is aware, despite the nuisance that spam is in an inbox, Internet service providers are successful in filtering out a lot of spam. Millions of pieces of data or reports will be available to this agency potentially, and we anticipate a highly sophisticated analytical capacity within the centre to track trends and provide case studies and information to the enforcement agency. It is much more technology-intensive than people-intensive, so technology will be a key investment element of creating the spam reporting centre.

**Senator Mercer:** The 52 new jobs that will be created will be a significant cost. It will be interesting to review this situation in a couple of years to see if there are only 52 people.

Some of us feel that there have been difficulties with the CRTC in the past. The chair mentioned the do not call list, which was a big problem when it started. The CRTC has a reputation of

Le centre de signalement des pourriels aura le rôle de fournir des renseignements pour soutenir les trois organismes d'exécution dans leurs enquêtes, et également de sensibiliser la population et de faire comprendre aux Canadiens que tout le monde a un rôle à jouer dans la protection des renseignements personnels en ligne. Comprendre les menaces et la façon de se protéger sont des éléments importants de ce projet de loi.

**Le sénateur Martin :** Quels sont les plans pour informer la population de l'existence de ce nouveau centre et des services qu'on y offrira?

**Mme DiFrancesco :** Le centre de signalement des pourriels s'en occupera. De plus, nous collaborons étroitement avec le Bureau de la consommation pour créer un site Web qui fournira des renseignements sur la loi et sur la façon dont les consommateurs, et les Canadiens en général, peuvent se protéger en ligne.

**Le sénateur Martin :** Merci. J'appuie le projet de loi.

**Le sénateur Mercer :** Je remercie les témoins de leur présence ce matin.

Il semble que nous créons toute une industrie. Je crois vous avoir entendu dire que 20 autres personnes effectueront des enquêtes au CRTC. Vous n'avez pas mentionné le nombre de personnes qui pourraient être embauchées au Bureau de la concurrence, et vous pourriez peut-être me dire combien il y en aura. De plus, nous aurons le centre de signalement des pourriels où, de toute évidence, on aura besoin de personnel et de soutien.

Combien de personnes le gouvernement embauchera-t-il dans ces deux autres secteurs?

**Mme DiFrancesco :** Nous nous attendons à ce que le Bureau de la concurrence embauche jusqu'à 20 nouveaux enquêteurs et à ce que le centre de signalement des pourriels nécessite l'embauche de 10 à 12 personnes. Tout dépendra du service que le centre de signalement des pourriels fournira, mais le rôle de ces gens est de recueillir des données. Le centre aura besoin de logiciels spécialisés qui lui permettront de recueillir des millions de rapports.

Je suis certaine que tout le monde sait que, malgré les désagréments que la présence de pourriels cause dans une boîte de courrier électronique, les fournisseurs d'accès Internet réussissent à éliminer beaucoup de pourriels. Il se peut que des millions de renseignements ou de rapports soient accessibles à cet organisme, et nous nous attendons à ce qu'il y ait une capacité analytique très sophistiquée au centre pour suivre les tendances et fournir des études de cas et des renseignements à l'organisme d'exécution. Comme on se concentre beaucoup plus sur la technologie que sur les gens, la technologie sera un élément d'investissement clé dans la création du centre de signalement des pourriels.

**Le sénateur Mercer :** Les 52 nouveaux emplois qui seront créés représenteront des coûts importants. Il sera intéressant d'analyser la situation dans quelques années pour voir s'il n'y a que 52 personnes.

Certains d'entre nous ont l'impression qu'il y a eu des problèmes avec le CRTC dans le passé. Le président a parlé de la liste d'exclusion qui a été tout un casse-tête à ses débuts. Le

turning small mistakes in legislation into nightmares, and becoming a policy-maker as opposed to a regulator or administrator of legislation.

We will probably give this bill Royal Assent this week, and it will be implemented within six months with regulations. Do we have a schedule to review whether the legislation has worked and whether the players — the CRTC, the Competition Bureau and the spam reporting centre — are working to the capacity we are hoping for?

**Ms. DiFrancesco:** There are two important oversight mechanisms built into the legislation. The first is the three-year legislative review of the act. There will be a parliamentary review in three years to look at how the act and the enforcement agencies responsible for the violations contained in the act are performing.

Second, Industry Canada, and more specifically my branch, also has a responsibility in terms of coordinating the work of this initiative. We want to ensure that the three enforcement agencies are working together and with their international counterparts. Industry Canada will play an oversight role in ensuring that the coordination is available and will be responsible to report back to central agencies on the success of the initiative.

**Senator Mercer:** I expect that one reason for the three-year review is that there will be technology in 2013 that has not been developed yet, as this industry changes so quickly. Who will monitor the technological advances that we have not anticipated?

**Ms. DiFrancesco:** The three-year review will be useful in looking at emerging threats and technologies. We have taken a lot of care to make this legislation as technology-neutral as possible in order that it can deal with emerging trends.

We anticipate that the spam reporting centre will also play an important role in looking at the trends and emerging threats, and being able to provide that information back to policy-makers and Parliament in the context of that three-year review.

**The Chair:** Senators, we have another witness coming in at ten o'clock. Do senators have any further questions for these witnesses?

[*Translation*]

I would like to thank the witnesses, Ms. DiFrancesco, Mr. Leduc and Mr. Palmer.

[*English*]

Thank you for your presentation.

The committee is studying “An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the

CRTC a la réputation de transformer des petites erreurs dans la loi en cauchemar, et de devenir un décideur plutôt qu'être un organisme de réglementation ou un administrateur de la loi.

On accordera probablement la sanction royale au projet de loi cette semaine, et il sera mis en œuvre d'ici six mois avec les règlements. Avons-nous un échéancier pour examiner si la mesure législative a fonctionné et si les acteurs — le CRTC, le Bureau de la concurrence et le centre de signalement des pourriels — travaillent comme nous l'espérons?

**Mme DiFrancesco :** Deux mécanismes de contrôle importants sont prévus dans la mesure législative. Tout d'abord, une révision de la loi aura lieu après trois ans. Il y aura un examen parlementaire dans trois ans pour évaluer la loi et le rendement des organismes d'exécution chargés des infractions à la loi.

Ensuite, Industrie Canada, et pour être plus précise, ma direction générale, a la responsabilité de coordonner le travail lié à cette initiative. Nous voulons nous assurer que les trois organismes d'exécution travaillent ensemble et qu'ils collaborent avec leurs partenaires internationaux. Industrie Canada jouera un rôle de surveillance en s'assurant que la coordination est possible et il aura la responsabilité de faire rapport aux organismes centraux sur le succès de l'initiative.

**Le sénateur Mercer :** Je suppose que l'une des raisons qui explique la tenue de l'examen après trois ans, c'est que puisque l'industrie change si rapidement, on aura développé de nouvelles technologies en 2013. Qui surveillera les avancées technologiques que nous n'avons pas prévues?

**Mme DiFrancesco :** L'examen après trois ans sera utile pour évaluer les menaces et les technologies émergentes. Nous avons pris soin de rendre la mesure législative la plus neutre possible du point de vue technologique pour qu'elle puisse s'appliquer aux tendances émergentes.

Nous nous attendons à ce que le centre de signalement des pourriels joue également un rôle important dans l'évaluation des tendances et des menaces émergentes, et qu'il soit en mesure de fournir les renseignements à ce sujet aux décideurs et au Parlement dans le cadre de l'examen après trois ans.

**Le président :** Chers collègues, un autre témoin se présentera à 10 heures. Avez-vous d'autres questions à poser aux témoins?

[*Français*]

J'aimerais remercier les témoins, Mme DiFrancesco, M. Leduc et M. Palmer.

[*Traduction*]

Merci de votre exposé.

Le comité étudie la « Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications

Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.” That is the short title. The other short title is the Anti-spam Bill.

[*Translation*]

Mr. Courtois is from the Information Technology Association of Canada. Mr. Courtois, the floor is yours. We will then move on to questions till 10:30 a.m.

**Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer, Information Technology Association of Canada:** Mr. Chair, I will start off by explaining briefly what our association is all about. We are the national association of the Canadian information and communication technologies industry.

That means that we focus on technologies that cover a large spectrum, including computers, software, information technology management services, microprocessors, as well as Internet access services and Internet transaction and commerce services.

[*English*]

Our industry represents the people who supply what is needed to make the Internet work and allow e-commerce to function; we are in contact with the users who make use of these technologies. Also, our members are heavy users of e-commerce themselves because the world is moving more and more to the sale of products through the Internet, which includes software and other products of our industry.

We appear before you this morning to say we support the passage of this bill. I, personally, was a member of the task force that produced its report in 2005 recommending such a bill. At that time, we had clear ideas of where we would go in the area of spam, and had other legislation around the world to look at. We also recommended that the bill cover malware and other forms of intrusion into computers where there was much less legislative precedent around the world.

The task force at that time represented not only the technology people and people who were conversant with spam but also the academic world, as well as consumers and businesses that made use of commerce through the Internet.

As a group, we recommended an opt-in approach, which is reflected in this bill. In other words, users do not have to say no if they do not want something. In principle, they will receive commercial communications only if they have either explicitly consented to it or, as it turns out in the bill, they have developed a number of specific provisions that recognize the normal commercial circumstances where they would expect to receive communication.

You will not be surprised that we as an industry are interested in a digital economy strategy and in Canada’s leadership in the digital economy. We are interested both as suppliers and users in promoting the development of digital commerce. We think this

canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications ». C’est le titre abrégé. L’autre titre abrégé, c’est le projet de loi anti-pourriel.

[*Français*]

M. Courtois représente l’Association canadienne de la technologie de l’information. Monsieur Courtois, la parole est à vous. Ensuite nous passerons aux questions jusqu’à 10 h 30.

**Bernard Courtois, président et directeur général, Association canadienne de la technologie de l’information :** Monsieur le président, je vais commencer par expliquer un peu ce qu’est notre association. Nous sommes l’Association nationale de l’industrie des communications et des technologies de l’information au Canada.

Cela signifie que nous nous concentrons sur ces technologies qui englobent un vaste attirail, qui comprend les ordinateurs, les logiciels, les services de gestion des technologies de l’information, les microprocesseurs et également les services d’accès internet ainsi que les services de transactions et de commerce sur Internet.

[*Traduction*]

Notre industrie représente les gens qui fournissent ce qui est nécessaire pour faire fonctionner Internet et rendre le commerce électronique possible; nous communiquons avec les utilisateurs de ces technologies. De plus, nos membres utilisent énormément le commerce électronique, car on vend de plus en plus de produits en ayant recours à Internet dans le monde, dont des logiciels et d’autres produits de notre industrie.

Nous comparaissons devant vous ce matin pour dire que nous appuyons l’adoption du projet de loi. Je faisais partie du groupe de travail qui a produit un rapport en 2005 pour recommander un projet de loi comme celui-là. À ce moment-là nous savions clairement ce que nous voulions pour ce qui est des pourriels, et nous avions d’autres mesures législatives dans le monde que nous pouvions examiner. Nous avons également recommandé que le projet de loi couvre les logiciels malveillants et d’autres formes d’éléments intrusifs pour lesquels il y avait moins d’exemples de loi à l’étranger.

À cette époque, le groupe de travail représentait non seulement les gens du domaine de la technologie et les gens qui connaissaient bien les pourriels, mais également le monde universitaire, ainsi que les consommateurs et les entreprises qui avaient recours au commerce sur Internet.

En tant que groupe, nous avons recommandé une approche fondée sur le consentement qui se reflète dans le projet de loi. En d’autres mots, les utilisateurs n’ont pas à dire non s’ils ne veulent pas quelque chose. En principe, ils ne recevront des communications commerciales que s’ils y ont consenti explicitement ou, comme dans le projet de loi, si l’on a établi un certain nombre de dispositions dans lesquelles on reconnaît les circonstances normales où ils s’attendent à recevoir des communications commerciales.

Vous ne serez pas surpris d’apprendre qu’en tant qu’industrie, nous nous intéressons à la stratégie d’économie numérique et au leadership du Canada en matière d’économie numérique. En tant que fournisseurs et utilisateurs, nous voulons faire la promotion

legislation serves that purpose; it is extremely important, in our view, to keep fighting activities that can undermine the legitimate commercial use of the Internet and digital technologies.

At the same time, a lot of work has been done on the bill to work out all the reasonable circumstances where one would expect a person to accept and be comfortable with receiving commercial electronic communications, as well as the numerous circumstances where downloads take place on a computer in a manner entirely in the customer's interest and that the customer expects to occur without having to give explicit consent every time.

A lot of work has been done on the bill to ensure that it maintains the principles of protecting the public and instilling confidence while, at the same time, allowing the normal, reasonable commercial circumstances that everyone accepts to continue to take place.

Those are my opening comments and they are simply to say, we support passage of the bill and we think it will contribute to the development of the digital economy.

**Senator Mercer:** Thank you for coming. Some of us expressed to the previous panel concerns about the continued growth of the power of the CRTC in terms of the industry. Do you have any such concerns?

**Mr. Courtois:** We are normally more concerned about the encroachment of regulation on economic terms and letting the marketplace work, particularly in an industry that is as dynamic as ours. Here we are talking about catching the bad guys and punishing them. To us, this is like having police fight crime. We were under-equipped as a nation in that area, and in this case, we support those powers.

**Senator Mercer:** There will now be three different groups. There were two regulators, CRTC and the Competition Bureau, and now the Spam Reporting Centre. Regulation has grown significantly.

Do you see the Spam Reporting Centre as an opportunity for your association to participate in that centre's development to help clean up the industry? I am not suggesting that it is the fault of your industry, but it is through your technology that these problems have arisen.

**Mr. Courtois:** Yes: One approach could have been to create a huge bureaucracy to cover a whole range of things. We, as business, supported the idea of figuring out which jurisdiction belongs in which place, and leave regulation there as an add-on to what they are doing now rather than create a new entity.

In terms of the CRTC, they weighed in where their normal powers are most appropriate. The same thing happened with the Competition Bureau. The Spam Reporting Centre is a problem area that requires the sharing and accumulation of knowledge and cooperation, both on the international level and the domestic level.

du développement du commerce électronique. Nous pensons que le projet de loi y joue un rôle; à notre avis, il est extrêmement important de lutter contre des activités qui peuvent miner l'utilisation légitime d'Internet à des fins commerciales et des technologies numériques.

En même temps, dans le cadre du projet de loi, beaucoup de travail a été accompli pour tenir compte de toutes les circonstances raisonnables où l'on s'attend à ce qu'une personne accepte et soit à l'aise de recevoir des communications électroniques commerciales, et des nombreuses circonstances où les téléchargements se font sur un ordinateur tout à fait dans l'intérêt du consommateur et où le consommateur s'attend à ce que cela se fasse sans qu'il doive donner son consentement chaque fois.

Dans le cadre du projet de loi, beaucoup de travail a été accompli pour faire en sorte qu'il conserve les principes de la protection du public et qu'il donne confiance tout en permettant aux activités commerciales normales et raisonnables que tout le monde accepte de se poursuivre.

C'était ma déclaration préliminaire, et je veux simplement dire que nous appuyons l'adoption du projet de loi et qu'à notre avis, il contribuera au développement de l'économie numérique.

**Le sénateur Mercer :** Merci de votre présence. Certains d'entre nous ont fait part de leurs préoccupations au groupe de témoins précédent concernant le pouvoir grandissant du CRTC dans l'industrie. Avez-vous de telles préoccupations?

**M. Courtois :** Normalement, nous nous préoccupons davantage de l'empiètement des règlements sur les considérations économiques et du fait de laisser fonctionner le marché, surtout dans une industrie aussi dynamique que la nôtre. Nous voilà en train de parler d'attraper et de punir les méchants. Nous comparons cela à un policier qui lutte contre le crime. En tant que nation, nous étions mal équipés dans le domaine, et dans ce cas, nous appuyons ces pouvoirs.

**Le sénateur Mercer :** Il y aura maintenant trois différents groupes. Auparavant, nous avons deux organismes de réglementation, le CRTC et le Bureau de la concurrence, et maintenant, il y aura le centre de signalement des pourriels. Le nombre de règlements s'est beaucoup accru.

Voyez-vous dans le centre de signalement des pourriels une possibilité pour votre association de participer au développement de ce centre afin de faire le ménage dans l'industrie? Je ne suppose pas que c'est la faute de votre industrie, mais ces problèmes sont apparus avec votre technologie.

**M. Courtois :** Oui. On aurait pu créer une énorme bureaucratie pour couvrir tout un ensemble d'éléments. En tant que gens d'affaires, nous avons appuyé l'idée de déterminer qui s'occupe de quoi et de les laisser bonifier la réglementation en place, au lieu de créer une nouvelle entité.

En ce qui concerne le CRTC, ils ont déterminé où leurs pouvoirs habituels sont les plus adéquats. La même chose s'est produite avec le Bureau de la concurrence. Le centre de signalement des pourriels est un endroit où l'on signale des problèmes qui requiert le partage et l'accumulation de connaissances et la coopération, tant à l'échelle nationale qu'à l'échelle mondiale.

When we started work on the Task Force on Spam, the industry of people who connect people to the Internet, came together. Their security people came together and they have made great strides in shutting out more than 90 per cent of the spam and malware. However, that is through collaboration and trying to find out where the trouble is coming from and what reactions they can take industry-wide to address an emerging problem.

It is good that the government will have a centre where information is being accumulated and people can go to one place: where the experts can then discuss how to address the evolution of the problem.

**Senator Mercer:** This was developed without government involvement, so everything was timely.

**Mr. Courtois:** What developed without government involvement was companies sharing what they could do amongst themselves in terms of security. They all agreed there was a lack of a central place where the information and expertise could be brought together.

**The Chair:** I have a short question.

[*Translation*]

Given how long it has been taking to pass this legislation, do you think that there is a mechanism within the legislative process that can keep up with technological advancements and the people using the technology? We know that in two or three years, people will find other ways to get around the law.

After reviewing the bill and with your participation and the participation of your members in this process to make sure we are not falling behind, we feel we have made progress and we have caught up with the best countries in the world, but is there a mechanism through which we can be reassured that our surveillance will be modernized in the next few years?

**Mr. Courtois:** There are mechanisms in place precisely for monitoring and for gathering information, but the best way to do so is by designing the bill so that it is neutral in terms of technology and it can adapt to new tactics. And there are two ways to do that. First, we need to use an approach based on principle and provide for an evolution through regulations in some places rather than through legislative amendments, and then we can review the legislation afterwards.

There appears to be no change in the way the current digital and technological world is advancing. Things have happened since the bill was introduced. There have been many advancements. And presently, the evolution is happening in networks that are a bit more closed than the web. Will that allow us to better control the problems? Many things are being transferred wirelessly, where the ability to control used to be better.

All I can say is that the mechanisms in this bill seem capable of adapting to the advancements we are currently experiencing, and we can often anticipate developments one year or two ahead of time.

Lorsque nous avons commencé à travailler dans le groupe de travail sur le pourriel, les membres de l'industrie qui offrent les services de branchement à Internet se sont réunis. Les gens du secteur de la sécurité se sont réunis et ils ont fait d'énormes progrès en bloquant plus de 90 p. 100 des pourriels et des logiciels malveillants. Toutefois, c'est parce qu'on a collaboré et qu'on a tenté de découvrir l'origine du problème et d'obtenir les solutions de l'ensemble de l'industrie pour remédier à un problème émergent.

C'est bien que le gouvernement ait un centre où l'on accumule des renseignements et où les gens peuvent s'adresser : un endroit où les spécialistes peuvent ensuite discuter de la façon d'examiner l'évolution du problème.

**Le sénateur Mercer :** Cela s'est fait sans la participation du gouvernement, donc tout s'est fait au bon moment.

**M. Courtois :** Ce que des entreprises ont fait sans la participation du gouvernement, c'est qu'elles ont discuté de ce qu'elles pourraient faire ensemble en matière de sécurité. Elles ont toutes convenu qu'il manquait un lieu central où l'on pouvait réunir les renseignements et les connaissances spécialisées.

**Le président :** J'ai une question brève.

[*Français*]

Vu le temps pris pour adopter cette législation, trouvez-vous qu'il y a, à l'intérieur du processus législatif, un mécanisme qui se fait, avec les progrès technologiques, au niveau des gens sur le marché? On sait que dans 2 ou 3 ans, des gens auront trouvé d'autres façons de contourner la loi.

Le processus de révision du projet de loi, votre participation, vous et vos membres, à ce processus afin de vous assurer de ne pas prendre de retard, on pense avoir progressé, on pense avoir rattrapé les meilleurs pays au monde, mais y a-t-il un mécanisme par lequel on peut être assuré que notre force de surveillance se modernise au cours des prochaines années?

**M. Courtois :** Il y a les mécanismes en place justement pour la surveillance et pour accumuler l'information, mais la meilleure façon de le faire, c'est de concevoir le projet de loi de façon à ce qu'il soit neutre sur le plan technologique et qu'il puisse s'accommoder de nouvelles tactiques. Et il y a deux façons pour le faire. D'abord, en prenant une approche de principe et aussi en prévoyant à quelques endroits une évolution par voie de règlement plutôt que par modification législative, et après cela, faire une révision de la législation.

Les évolutions actuelles du monde numérique et technologique ne semblent pas changer. Des choses sont arrivées depuis que le projet de loi a été déposé. Il y a eu beaucoup d'évolutions. Et en ce moment, les évolutions se font plutôt vers des réseaux un peu plus fermés que le web. Est-ce que cela nous permettra de mieux contrôler les problèmes? Il y a beaucoup de choses qui se transfèrent sur le monde du sans-fil où, normalement, il y avait une meilleure capacité de contrôle.

Tout ce que je peux dire, c'est que les mécanismes qui sont dans ce projet ont l'air capables de s'accommoder des évolutions qu'on voit maintenant, et on voit souvent venir les évolutions un an ou deux à l'avance.

[English]

**Senator Cochrane:** A good deal of spam originates outside of Canada. Given that fact, do you think Bill C-28 will be effective, or is Canada dependent on how other countries where spam originates prosecute their offenders?

**Mr. Courtois:** It is a bit of both. Spam is bounced around the world, so where it originates from can be routed through former Soviet Bloc countries to Asia, back to Europe, Canada and the U.S., and back and forth. As it turns out, we have been told that there are substantial spammers that reside in Canada. They need a country that has good broadband access and advanced computer capabilities, and from there, those capabilities can serve fraudsters based anywhere in the world.

Spam is a problem around the world. It is a problem that requires cooperation, but one that requires advanced countries like ours to have their own spam legislation to be able to catch and deal with those people who are on our territory.

**The Chair:** Mr. Courtois and Mr. Glauser, thank you very much for your presence today.

I remind people who are watching on television that the committee is studying Bill C-28, the long title is long. I will repeat it in a few minutes, but the bill is anti-spam legislation.

If it is agreed, the committee will proceed to the clause-by-clause consideration of Bill C-28, An Act to promote the efficiency and adaptability of the Canadian economy by regulating certain activities that discourage reliance on electronic means of carrying out commercial activities, and to amend the Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Act, the Competition Act, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act and the Telecommunications Act.

Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Is it agreeable to the committee to group clauses according to different parts of the legislation?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 2 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 4 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 5 carry?

[Traduction]

**Le sénateur Cochrane :** Une grande partie des pourriels viennent de l'extérieur du Canada. Étant donné que c'est le cas, pensez-vous que le projet de loi C-28 sera efficace, ou que le Canada dépend de la façon dont d'autres pays d'où viennent les pourriels poursuivent les contrevenants?

**M. Courtois :** C'est un mélange des deux. Comme les pourriels sont envoyés partout dans le monde, ils peuvent être envoyés à partir de leur lieu d'origine vers l'Asie, en passant par les anciens pays du bloc soviétique, pour ensuite être envoyés en Europe, au Canada et aux États-Unis, et passer ainsi d'un pays à l'autre. En fait, on nous a dit qu'un nombre important de polluposteurs se trouvent au Canada. Ils ont besoin d'un pays doté d'un bon accès à large bande et de capacités informatiques avancées, et à partir de là, ces capacités peuvent être utiles aux fraudeurs de n'importe quel endroit dans le monde.

Les pourriels constituent un problème mondial. C'est un problème qui nécessite la coopération de tous les pays, mais qui exige de la part des pays industrialisés comme le nôtre d'avoir une loi anti-pourriel afin de pouvoir attraper ces gens qui se trouvent sur notre territoire et de régler leur cas.

**Le président :** Monsieur Courtois et monsieur Glauser, je vous remercie beaucoup de votre présence aujourd'hui.

Je rappelle aux gens qui nous regardent à la télévision que le comité étudie le projet de loi C-28, le titre intégral est long. Je vais le répéter dans quelques minutes, mais c'est le projet de loi anti-pourriel.

Si tout le monde est d'accord, le comité commencera l'étude article par article du projet de loi C-28, Loi visant à promouvoir l'efficacité et la capacité d'adaptation de l'économie canadienne par la réglementation de certaines pratiques qui découragent l'exercice des activités commerciales par voie électronique et modifiant la Loi sur le Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes, la Loi sur la concurrence, la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques et la Loi sur les télécommunications.

L'étude du titre est-elle retardée?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le comité est-il d'accord pour grouper les articles selon les différentes parties du projet de loi lorsque c'est approprié?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 1 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 2 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 3 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 4 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 5 est-il adopté?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 6 to 13 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 14 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

[*Translation*]

**The Chair:** Shall clauses 15 and 16 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clauses 17 and 18 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

[*English*]

Clause 19 was lost in translation. I will stick to one page at a time. Coming back to clause 19, is it carried?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 20 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 21 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 22 and 23 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 24 to 26 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 27 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 28 and 29 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 30 to 33 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 34 to 40 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 41 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 42 to 46 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 47 to 49 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 6 à 13 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 14 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

[*Français*]

Les articles 15 et 16 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adoptés.

Les articles 17 et 18 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adoptés.

[*Traduction*]

L'article 19 nous a échappé. Je vais lire une page à la fois. Pour en revenir à l'article 19, est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 20 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 21 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 22 et 23 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 24 à 26 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 27 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 28 et 29 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 30 à 33 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 34 à 40 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 41 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 42 à 46 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 47 à 49 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**The Chair:** Shall clauses 50 and 51 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 52 to 55 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clauses 56 to 61 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

[*Translation*]

Shall clauses 62 to 65 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clauses 66 and 67 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 68 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 69 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clauses 70 to 81 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clauses 82 to 87 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clauses 88 to 90 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Shall clause 91 carry?

Carried.

[*English*]

Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the bill carry without amendments?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall I report the bill to the Senate?

**Le président :** Les articles 50 et 51 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 52 à 55 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Les articles 56 à 61 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

[*Français*]

**Le président :** Les articles 62 à 65 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adoptés.

Les articles 66 et 67 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adoptés.

L'article 68 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adopté.

L'article 69 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adopté.

Les articles 70 à 81 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adoptés.

Les articles 82 à 87 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adoptés.

Les articles 88 à 90 sont-ils adoptés?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adoptés.

L'article 91 est-il adopté?

Adopté.

[*Traduction*]

Le titre est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le projet de loi est-il adopté sans amendement?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Dois-je faire rapport du projet de loi au Sénat?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** I will probably report it this afternoon, if everyone is agreed.

Unless there are other questions or comments, the spirit of Christmas is so strong with us, I hope everyone has a nice break. We will see each other probably at the end of January, beginning of February on the transport aviation study, and we might have our first meeting at the airport, as was discussed at the last meeting. We stand adjourned.

(The committee adjourned.)

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Si tout le monde est d'accord, je vais probablement en faire rapport cet après-midi.

S'il n'y a pas d'autres questions ou observations, nous sommes tellement dans l'esprit de Noël que j'espère que tout le monde aura un bon congé. Nous nous reverrons probablement à la fin de janvier ou au début de février pour l'étude sur l'aviation de transport, et nous pourrions tenir notre première séance à l'aéroport, comme nous en avons parlé au cours de la dernière séance. Nous suspendons nos travaux.

(La séance est levée.)

---









*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

---

WITNESSES

**Tuesday December 7, 2010**

*Competition Bureau:*

Martine Dagenais, Assistant Deputy Commissioner of Competition,  
Mergers Branch;  
Donald Plouffe, Assistant Deputy Commissioner of Competition,  
Criminal Matters Branch.

**Tuesday, December 14, 2010**

*Industry Canada:*

Janet DiFrancesco, Director General, Electronic Commerce Branch;  
André Leduc, Policy Advisor, E-Commerce Policy;  
Philip Palmer, Senior General Counsel, Industry Canada Legal  
Services.

*Information Technology Association of Canada:*

Bernard Courtois, President and Chief Executive Officer;  
Brendan Glauser, Manager, Communications.

TÉMOINS

**Le mardi 7 décembre 2010**

*Bureau de la concurrence :*

Martine Dagenais, sous-commissaire adjointe de la concurrence,  
Direction générale des fusions;  
Donald Plouffe, sous-commissaire adjoint de la concurrence,  
Direction générale des affaires criminelles.

**Le mardi 14 décembre 2010**

*Industrie Canada :*

Janet DiFrancesco, directrice générale, Direction générale sur le  
commerce électronique;  
André Leduc, conseiller en politiques, Politique sur le commerce  
électronique;  
Philip Palmer, avocat général principal, Services juridiques  
d'Industrie Canada.

*Association canadienne de la technologie de l'information :*

Bernard Courtois, président et directeur général;  
Brendan Glauser, gestionnaire, Communications.

