



Third Session
Fortieth Parliament, 2010-11

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, March 8, 2011
Thursday March 10, 2011

Issue No. 10

Nineteenth meeting on:

The emerging issues related to
the Canadian airline industry

and

First (final) meeting on:

Bill C-42, An Act to amend
the Aeronautics Act

INCLUDING:

THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE
(Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act)

APPEARING:

The Honourable Vic Toews, P.C., M.P.,
Minister of Public Safety

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
quarantième législature, 2010-2011

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 8 mars 2011
Le mercredi 10 mars 2011

Fascicule n° 10

Dix-neuvième réunion concernant :

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

et

Première (dernière) réunion concernant :

Le projet de loi C-42, Loi modifiant
la loi sur l'aéronautique

Y COMPRIS :

LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Projet de loi C-42, Loi modifiant la loi sur l'aéronautique)

COMPARAÎT :

L'honorable Vic Toews, C.P., député,
ministre de la Sécurité publique

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	Marshall
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Johnson	Meredith
* LeBreton, P.C.	Moore
(or Comeau)	Nancy Ruth

* Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Plett (*March 10, 2011*).

The Honourable Senator Nancy Ruth replaced the Honourable Senator Frum (*March 10, 2011*).

The Honourable Senator Moore replaced the Honourable Senator Zimmer (*March 9, 2011*).

The Honourable Senator Frum replaced the Honourable Senator Oliver (*March 3, 2011*).

The Honourable Senator Johnson replaced the Honourable Senator Martin (*March 3, 2011*).

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Johnson (*March 2, 2011*).

The Honourable Senator Oliver replaced the Honourable Senator Frum (*March 2, 2011*).

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Mockler (*March 2, 2011*).

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	Marshall
(ou Tardif)	Mercer
Fox, C.P.	Merchant
Johnson	Meredith
* LeBreton, C.P.	Moore
(ou Comeau)	Nancy Ruth

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications 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 Marshall a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 10 mars 2011*).

L'honorable sénateur Nancy Ruth a remplacé l'honorable sénateur Frum (*le 10 mars 2011*).

L'honorable sénateur Moore a remplacé l'honorable sénateur Zimmer (*le 9 mars 2011*).

L'honorable sénateur Frum a remplacé l'honorable sénateur Oliver (*le 3 mars 2011*).

L'honorable sénateur Johnson a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 3 mars 2011*).

L'honorable sénateur Martin a remplacé l'honorable sénateur Johnson (*le 2 mars 2011*).

L'honorable sénateur Oliver a remplacé l'honorable sénateur Frum (*le 2 mars 2011*).

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Mockler (*le 2 mars 2011*).

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Wednesday, March 9, 2011:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator MacDonald, seconded by the Honourable Senator Greene, for the second reading of Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act.

After debate,

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

The bill was then read the second time, on division.

The Honourable Senator MacDonald moved, seconded by the Honourable Senator Greene, 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* du mercredi 9 mars 2011 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur MacDonald, appuyée par l'honorable sénateur Greene, tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée avec dissidence.

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

L'honorable sénateur MacDonald propose, appuyé par l'honorable sénateur Greene, 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, March 8, 2011
(28)

[English]

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

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

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:

Regional Community Airports Coalition of Canada:

Alvin Maier, Chief Executive Officer;

Todd Tripp, Vice-Chair.

The deputy chair made an opening statement.

Mr. Maier made a presentation and, together with Mr. Tripp, answered questions.

At 9:41 a.m., Senator Dawson took the chair.

At 10:42 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Thursday, March 10, 2011
(29)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Dawson, Fox, P.C., Housakos, Johnson, MacDonald, Marshall Mercer, Meredith, Moore and Nancy Ruth (10).

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 8 mars 2011
(28)

[Traduction]

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

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

Également présent : 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 :

Regional Community Airports Coalition of Canada :

Alvin Maier, directeur général;

Todd Tripp, vice-président.

Le vice-président ouvre la séance.

M. Maier fait une déclaration, puis avec l'aide de M. Tripp, répond aux questions.

À 9 h 41, le sénateur Dawson prend place au fauteuil.

À 10 h 42, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le jeudi 10 mars 2011
(29)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Fox, C.P., Housakos, Johnson, MacDonald, Marshall Mercer, Meredith, Moore et Nancy Ruth (10).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, March 9, 2011, the committee began its study on Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act.

APPEARING:

The Honourable Vic Toews, P.C., M.P., Minister of Public Safety.

WITNESSES:

Public Safety Canada:

Graham Flack, Associate Deputy Minister;

Chris Gregory, Director, North America;

Paul Shuttle, Executive Director and Senior General Counsel, Legal Services.

The chair made an opening statement.

Mr. Toews made a presentation and, together with Mr. Gregory, Mr. Flack and Mr. Shuttle, answered questions.

At 10:02 a.m., the committee suspended.

At 10:04 a.m., the committee resumed.

It was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act.

It was agreed that the title stand postponed.

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

It was agreed that clause 2 carry.

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

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

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

At 10:05 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 9 mars 2011, le comité entreprend l'examen du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

COMPARAÎT :

L'honorable Vic Toews, C.P., député, ministre de la Sécurité publique.

TÉMOINS :

Sécurité publique du Canada :

Graham Flack, sous-ministre délégué;

Chris Gregory, directeur, Amérique du Nord;

Paul Shuttle, directeur exécutif et avocat général principal, Services juridiques.

Le président ouvre la séance.

M. Toews fait une déclaration, puis avec l'aide de MM. Gregory, Flack et Shuttle, répond aux questions.

À 10 h 2, la séance est suspendue.

À 10 h 4, la séance reprend.

Il est convenu que le comité procède à l'étude article par article du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

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

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 1, le titre abrégé.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

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

À 10 h 5, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, March 10, 2011

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

SEVENTH REPORT

Your committee, to which was referred Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act, has, in obedience to the order of reference of Wednesday, March 9, 2011, examined the said bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 10 mars 2011

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

SEPTIÈME RAPPORT

Votre comité auquel a été renvoyé le projet loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique a, conformément à l'ordre de renvoi du mercredi 9 mars 2011, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, March 8, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to study emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*English*]

The Deputy Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications in session. We are here to continue our study on the airline industry.

Appearing before us from the Regional Community Airports Coalition of Canada are Alvin Maier, Chief Executive Officer; and Todd Tripp, Vice-Chair of the RCAAC and Airport Manager of Sioux Lookout Municipal Airport.

Alvin Maier, Chief Executive Officer, Regional Community Airports Coalition of Canada: Members of the committee, on behalf of the members of the Regional Community Airports Coalition of Canada, I thank you for the opportunity to speak on the aviation industry in Canada. Joining me this morning is my colleague, Mr. Todd Tripp, Manager of Sioux Lookout Airport and Vice-Chair of the RCACC. Mr. Brian Grant was scheduled to join us this morning but was unable to attend.

The Regional Community Airports Coalition of Canada is a national organization of airports and associations representing airports across Canada. We are dedicated to promoting the viability of regional community airports. The RCACC was formed in 2003 to provide a national voice for communicating to the federal and provincial governments the economic, regulatory and operational issues affecting regional community airports across Canada. Our 34 member airports are non-National Airports System airports, non-NAS airports. They are regional and community certified airports that Transport Canada sold to local communities under the National Airports Policy, NAP.

Honourable senators, unlike our city cousins, — mainly the 26 National Airports System airports as defined under the NAP, Transport Canada sold our airports to communities. They sold these airports to most communities using three main points: First, communities were promised under the NAP:

... the government will introduce measures to increase the viability of regional/local airports by reducing the variance between costs and revenues at each site. This will be accomplished by increasing efficiency and revenues at the airports as well as by streamlining policies and regulations.

Second, the Airports Capital Assistance Program, ACAP, was included in the National Airports Policy to assist eligible applicants in financing capital projects related to safety, asset

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 8 mars 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Traduction*]

Le vice-président : Honorables sénateurs, je déclare ouverte cette réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Nous sommes ici pour poursuivre notre étude sur le secteur du transport aérien.

Nous recevons, de la Regional Community Airports Coalition of Canada (RCACC) Alvin Maier, directeur général, et Todd Tripp, vice-président de la RCACC et directeur de l'aéroport municipal de Sioux Lookout.

Alvin Maier, directeur général, Regional Community Airports Coalition of Canada : Mesdames et Messieurs les membres du Comité, au nom des membres de la Regional and Community Airports Coalition of Canada, je vous remercie de cette invitation à vous parler de l'industrie du transport aérien au Canada. Je suis accompagné, ce matin, de mon collègue, M. Todd Tripp, directeur de l'aéroport de Sioux Lookout et vice-président de la RCACC. M. Brian Grant était censé se joindre à nous ce matin, mais n'a pas pu venir.

La Regional Community Airports Coalition of Canada est une organisation nationale formée d'aéroports et d'associations qui représentent des aéroports de partout au Canada. Elle travaille à assurer la viabilité des aéroports régionaux et communautaires. Créée en 2003, la RCACC agit comme porte-parole national devant les gouvernements fédéral et provinciaux en ce qui a trait aux enjeux économiques, réglementaires et opérationnels qui touchent les aéroports régionaux et communautaires de tout le Canada. Nos 34 aéroports membres sont des aéroports régionaux et communautaires agréés qui ne font pas partie du Réseau national d'aéroports (RNA) et que Transports Canada a vendus à des localités en vertu de la Politique nationale des aéroports (PNA).

Honorables sénateurs, contrairement aux aéroports des grandes villes, c'est-à-dire, en gros, les 26 aéroports du Réseau national tel qu'il est défini dans la PNA, nos aéroports ont été vendus par Transports Canada à différentes localités. Dans la plupart des cas, la vente s'est axée sur trois grands points. Tout d'abord, conformément à la PNA, le gouvernement a fait une promesse aux localités concernées.

[...] Le gouvernement fédéral prendra des mesures pour accroître la viabilité des aéroports en réduisant l'écart entre les coûts et les recettes à chaque aéroport. Il entend pour ce faire accroître l'efficacité et les recettes aux aéroports, et rationaliser les politiques et règlements.

Deuxièmement, dans le cadre de la PNA, on a mis en œuvre le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires afin d'aider les demandeurs admissibles à financer des projets

protection and operational cost reduction. The intent behind that program was to assist the airports that had been sold to local communities in maintaining safe and viable operations. Third, some communities were told that if they did not take over the operations of their airports, Transport Canada would close their airports. We know this did not happen with the ones that are still operated by Transport Canada, but the threat was real in the minds of many local municipal politicians and community leaders.

Let us look at what the past 14 years have brought us in respect of these points.

From a regulatory perspective and under the same government that was responsible for the NAP, and even while negotiations were ongoing with some of the last few to be transferred, Transport Canada was in the process of introducing regulations that would dramatically increase operational costs at regional airports. I use the example of changes to the applicability of Canadian Aviation Regulations 303, CARs, on airport firefighting. It was removed for most of these airports as part of the transfer program and was reintroduced onsite as first responder fire services at airports that just had the services removed.

Other regulations, such as bird and wildlife control, winter maintenance and most recently safety management systems, have increased operating costs for our member airports. We are not opposed to regulations that enhance safety at airports. Our concern has been that regulations must be beneficial and that the regulations must be designed to fit the size of the operation of the airport; a one-size-fits-all approach does not work and does not benefit our airports.

For example, the cost of implementation of safety management systems, SMS, over the past two years for our member airports ranged from \$30,000 at smaller sites to well over \$150,000 at larger sites. In some cases, this equates to over 10 per cent of their current operational expenses. Did it really change how we operate? In most cases, it did not. Were ACAP funds made available, as was indicated under the NAP? No, they were not made available.

I will leave the regulatory topic and move to ACAP. Funding for this program basically remains at 1996 levels. With some exceptions and fluctuations over the past 15 years, there has been little to no increase in the program fund allocation. The only exception is that the funds were made available to those airports that were captured under the changes in the firefighting regulation. During the same period, the combined rate of inflation was approximately 29 per cent. Our primary resources for projects under this program — petroleum based products and steel — have increased close to 300 per cent. The number of eligible airports has also increased. In 1997, there were just over 70 airports eligible for ACAP, and in 2010, this number has increased to over 200. In contrast, the Federal Aviation Administration's Airport Improvement Program in the United States increased during the same period by 62 per cent from \$2.4 billion to \$3.9 billion in funding allocation.

d'immobilisations relatifs à la sécurité, à la protection des actifs et à la réduction des coûts d'exploitation. Le programme consiste à aider les aéroports qui ont été vendus aux localités à demeurer sûrs et viables. Troisièmement, le gouvernement a fait savoir à certaines localités que, si elles ne souhaitaient pas exploiter elles-mêmes leur aéroport, Transports Canada le fermerait. Nous savons maintenant que cela ne s'est pas produit puisque Transports Canada exploite toujours certains de ces aéroports. Néanmoins, la menace était bien réelle pour beaucoup d'élus municipaux et de leaders communautaires.

Voyons donc ce que les quatorze dernières années nous ont apporté à l'égard de ces grands points.

Parlons d'abord de réglementation. Même si le gouvernement qui avait lancé la PNA était toujours en poste et que l'on négociait encore avec quelques-uns des derniers aéroports transférés, Transports Canada a entrepris de mettre en place des règlements susceptibles de faire exploser les coûts d'exploitation des aéroports régionaux. Prenons simplement l'exemple des changements à l'application du Règlement de l'aviation canadien 303. Ces changements exigent le rétablissement de services d'intervention en cas d'incendie dans les aéroports qui s'étaient défaits de ces services à la suite des ententes de transfert.

D'autres règlements, comme ceux touchant le contrôle des oiseaux et de la faune, l'entretien hivernal et, tout récemment, les systèmes de gestion de la sécurité, ont fait augmenter les coûts d'exploitation pour nos membres. Nous ne sommes pas contre les règlements qui améliorent la sécurité dans les aéroports, mais nous croyons que ces règlements doivent avoir des effets positifs et qu'ils doivent s'adapter à la taille de l'aéroport. Les approches uniformisées ne fonctionnent pas.

Prenons l'exemple des systèmes de gestion de la sécurité. Depuis deux ans, nos membres ont dû les mettre en œuvre à un prix allant de 30 000 \$ pour les petits aéroports à plus de 150 000 \$ pour les grands. Dans certains cas, cela équivaut à plus de 10 p. 100 des dépenses d'exploitation. Ces systèmes ont-ils vraiment changé notre façon de travailler? Dans la plupart des cas, non. Est-ce que les aéroports ont pu recevoir de l'argent du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires comme on leur avait dit? Non.

J'aimerais maintenant me concentrer sur le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ou PAIA. Le financement du programme est le même depuis 1996. À quelques exceptions près, il n'a à peu près jamais augmenté en 15 ans. On a bien accordé plus de fonds aux aéroports concernés par les changements au Règlement sur les services d'incendie, mais le taux combiné de l'inflation a atteint les 29 p. 00 au cours de la même période. En fait, le prix des matières premières dont nous avons besoin pour les projets visés par le programme, les produits à base de pétrole et l'acier, a augmenté de près de 300 p. 100. Le nombre d'aéroports admissibles a aussi augmenté. En 1997, on en comptait un peu plus de 70. En 2010, il y en avait plus de 200. Aux États-Unis, par contraste, le financement du Programme d'amélioration des aéroports, qui relève de l'Administration fédérale de l'aviation, a augmenté de 62 p. 100 pendant la même période, passant de 2,4 milliards à 3,9 milliards de dollars.

The funds allocated for ACAP can no longer meet the growing demand based on inflation and eligibility let alone meet the demand placed on the program by new and future safety related regulations. Every year we see new regulations designed to enhance safety and security at our airports — a priority we all endorse. However, it has become more and more prevalent that there is a serious disconnect between the regulatory side of Transport Canada and the programs branch at ACAP. New regulations such as bird and wildlife control, winter maintenance and low visibility operations, all trigger new and different equipment or infrastructure for airports. However, in most cases we have been told that these projects are not eligible for funding or that there is little to no funding available.

One month ago, this committee heard from a group of smaller NAS airports speaking on access to funding that smaller regional airports enjoy. It was interesting that they were looking for a funding model, such as ACAP, or access to ACAP itself. As you can see, the program cannot support the commitment it has under the National Airports Policy, let alone meet the needs of the smaller NAS airports.

I will clarify a point they made in their presentation regarding regional community airports access to the Building Canada Fund. This is not the case in most communities. Most communities that own or operate these airports cannot afford to have their airport access the Building Canada Fund because it competes with municipal infrastructure, such as pools, recreational centres and roads

Our member airports are vital to their communities. They vary in size and complexity, from airports such as Gimli, Manitoba, which handles no scheduled passengers but is essential for charter flights and life services, to the largest of our member airports, such as Grande Prairie Airport, where I am employed, which handles over 340,000 passengers per year and is a major hub of air transportation in the region. Regardless of the range of size, keeping these airports viable is no easy task. New regulations and continued stagnation of ACAP funding impacts our minimal ability to remain viable.

In 2010, 12 of our member airports received some level of direct municipal funding to make up for operational losses. This does not include capital works. In the case of these airports, it is not as simple as raising fees to offset these losses, as higher fees may result in the loss of scheduled air service.

We struggle to keep air service affordable for our customers. Canada's major airlines talk about keeping rates and fees reasonable, yet they and their regional commuter feeders have airfares in place that are so outrageous that it makes it attractive for our local residents to drive hours to larger airports, thus affecting our ability to retain air service.

Compte tenu de l'inflation et du nombre d'aéroports admissibles, le budget du PAIA ne suffit plus à la demande. Et c'est sans compter les nouveaux et futurs règlements sur la sécurité. Chaque année apporte son lot de nouveaux règlements conçus pour améliorer la sûreté et la sécurité aériennes. C'est une priorité que nous appuyons. Mais il est de plus en plus clair qu'il existe un large fossé entre le côté réglementaire de Transports Canada et le PAIA. Les nouveaux règlements, tels que ceux sur le contrôle des oiseaux et de la faune, l'entretien hivernal et les activités en cas de visibilité réduite, pour n'en nommer que quelques-uns, entraînent tous de nouveaux besoins en équipement ou en infrastructure. Pourtant, non seulement ces dépenses sont-elles jugées inadmissibles, mais il n'y a que peu de financement disponible, ou même pas du tout.

Il y a un mois, votre comité a reçu un groupe de petits aéroports qui font partie du Réseau national d'aéroports. On vous a alors parlé de l'accès au financement dont jouissent les petits aéroports régionaux. Il est intéressant de noter que le groupe a demandé un modèle de financement semblable au PAIA ou l'accès au PAIA proprement dit. On voit difficilement comment le PAIA peut répondre aux besoins des petits aéroports du Réseau national; il ne permet même pas de respecter les engagements pris dans le cadre de la PNA.

J'aimerais aussi clarifier un point soulevé concernant l'accès des aéroports régionaux et communautaires aux fonds de Chantiers Canada. La plupart des petites localités qui possèdent ou exploitent un aéroport n'y ont pas accès. En effet, leur aéroport serait alors en concurrence avec les infrastructures municipales telles que les écoles, les piscines, les centres de loisirs et les routes.

Nos membres qui exploitent un aéroport sont indispensables pour leur collectivité. Ils varient en taille et en complexité. L'aéroport de Gimli, au Manitoba, ne compte aucun vol régulier mais s'avère essentiel pour les vols nolisés et les services d'urgence. À l'opposé, l'un des plus grands parmi nos membres, l'aéroport de Grande Prairie, en Alberta, où je travaille, traite plus de 340 000 passagers par année et constitue la plaque tournante du transport aérien dans la région. Mais peu importe leur taille, il n'est pas facile de garder ces aéroports viables. Les nouveaux règlements et la stagnation du financement du PAIA nuisent à notre capacité de rester viables.

En 2010, 12 de nos aéroports membres ont reçu de l'argent de leur municipalité pour aider à éponger les pertes opérationnelles. Cela ne comprend pas les travaux d'immobilisations. Pour ces aéroports, il ne suffit pas d'augmenter les frais pour compenser les pertes. Toute hausse peut entraîner la perte de vols réguliers.

Nous travaillons fort pour que le transport aérien reste abordable pour nos clients. Les grands transporteurs aériens canadiens disent que nous devons garder nos tarifs et frais raisonnables, mais ces transporteurs et leurs partenaires régionaux vendent leurs billets tellement cher que les résidents des régions choisissent plutôt de se rendre dans un plus grand aéroport, à des heures de route. Cela ne nous aide pas à maintenir des vols réguliers.

For example, the airfare from Fort St. John, British Columbia, an airport that handles approximately 120,000 passengers a year, to Vancouver is \$417, including taxes and fees, a distance of about 800 kilometres. The airfare from Vancouver to Toronto on the same airline is \$374, including all taxes and fees, a distance of 3,200 kilometres, four times the distance. There is no justification for this difference. It is a captive market operated by a single airline. I can assure you that the cost of operations to the airline at Fort St. John is far less than it is at Pearson International Airport.

In a country as diverse and large as Canada, air transportation is not a luxury. In some cases, it is the only means of transportation for a community. In many cases, it is vital for life services, and in all regions of our country it is an economic driver. In spite of these facts, air transportation is treated by the government as a luxury. It is taxed like a luxury, with very few of the collected fees reinvested into this vital transportation mode.

In 2009, the government collected hundreds of millions of dollars of these fees and taxes through airport rents, the Air Travellers Security Charge, aviation fuel taxes and others, and invested less than an estimated 5 per cent, or \$30 million, into airports through ACAP.

I wish to thank members of the committee once again for the opportunity to speak to you this morning. My colleague and I welcome your questions.

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

The Chair: Thank you for your presentation. I apologize for my tardiness. I was flying in from Quebec yesterday and was twice stranded at the airport because of snowstorms. The only flight I could get this morning brought me in late.

Senator Plett: Welcome, gentlemen, and thank you for your presentation.

In your presentation, you said that with some exceptions and fluctuations over the past 15 years there has been little or no increase to program fund allocation.

What amount of increases should there have been? You said there have been no increases, but I did not hear any real suggestions of what increases there should have been.

Mr. Maier: I included with our presentation a copy of the current ACAP program guidelines. There have been some changes over the past few years. There used to be four priorities for eligible projects. Priority 4 programs dealt with building reconstruction and roadways into airports. Priority 4 programs have been removed because any airport that applied over the past 15 years for a program that was below a priority 1 or priority 2 did not get the funding, because no funding was made available.

Je vous donne un exemple. Fort St. John, en Colombie-Britannique, a un aéroport qui traite environ 120 000 passagers par année. Le billet pour aller à Vancouver, à 800 km de là, coûte 417 \$, taxes incluses. Pour aller à Toronto, situé à 3 200 km, soit quatre fois plus loin, le même transporteur exige 374 \$, taxes incluses. Rien ne justifie cela. Il s'agit simplement d'un marché captif à la merci d'un seul transporteur. Je peux vous assurer que les coûts d'exploitation à Fort St. John sont bien plus bas qu'à l'aéroport Pearson de Toronto.

Dans un pays aussi grand et diversifié que le Canada, le transport aérien n'est pas un luxe. Pour certaines collectivités, il s'agit du seul moyen de transport. Dans bien des cas, les services d'urgence en dépendent. Partout au pays, le transport aérien est un moteur économique. Malgré cela, le gouvernement considère que le transport aérien est un luxe. Celui-ci est taxé comme un luxe, et seule une très petite partie des droits perçus sont réinvestis dans ce moyen de transport indispensable.

En 2009, le gouvernement a perçu des centaines de millions de dollars grâce notamment aux loyers des aéroports, aux droits pour la sécurité des passagers du transport aérien et aux taxes sur le carburant. Il en a réinvesti environ 30 millions, soit 5 p. 100, dans les aéroports au moyen du PAIA.

Sur cette note, je tiens encore à remercier les membres du Comité de m'avoir invité à témoigner. Mes collègues et moi serons heureux de répondre à vos questions.

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

Le président : Merci pour cette présentation. Je m'excuse de mon retard. Je suis rentré du Québec hier et je me suis retrouvé coincé deux fois à l'aéroport en raison de tempêtes de neige. J'ai pris le seul vol qu'il y avait ce matin et je suis en retard.

Le sénateur Plett : Bienvenue, messieurs, et merci de votre présentation.

Dans votre présentation, vous avez dit qu'à quelques exceptions et fluctuations près au cours des 15 dernières années, les fonds affectés au programme ont peu ou pas augmenté.

De combien auraient dû être les augmentations? Vous avez dit qu'il n'y a pas eu d'augmentations, mais je n'ai pas entendu de suggestions réelles de ce que ces augmentations auraient dû être?

M. Maier : J'ai joint à notre présentation une copie des lignes directrices actuelles du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires. Il y a eu quelques changements au cours des dernières années. Il y a déjà eu quatre priorités pour les projets admissibles. Les programmes correspondant à la priorité 4 portaient sur la reconstruction de bâtiments et les voies d'accès aux aéroports. Les programmes de priorité 4 ont été retirés parce que, ces 15 dernières années, tous les aéroports qui ont fait une demande pour un programme de priorité inférieure à 1 ou 2 n'ont pas obtenu le financement parce qu'aucuns fonds n'ont été débloqués.

Our members estimate that in the past 10 years about \$10 million in projects have been left aside because they were priority 4. They are no longer eligible under the program. We estimate that in the past 15 years there should have been about a 30 per cent increase in funding.

Senator Plett: Fortunately there are a few chairs between Senator Johnson and I, because I am sure that she will come at me when I suggest that Gimli, Manitoba is not as important to the world as you suggested it is. I live a little further away from Gimli than does my colleague but we are both from Manitoba and very passionate about our province.

There are a number of airports that could handle charter flights. St. Andrews is just down the road. It is quite a busy airport, and maybe it does handle charter flights; I am not sure. I know that it does training; I took my training there.

Why do we need the number of airports that we have in close proximity to Winnipeg? I am sure the situation is the same at other places. Please tell us more about the reasons why we need airports that do not take scheduled passenger traffic.

Todd Tripp, Vice-Chair, Regional Community Airports Coalition of Canada: I come from Sioux Lookout, which is very close to Winnipeg. We are always confused with being in Manitoba rather than Ontario because we are on central time.

Sioux Lookout has scheduled service, but it is with Bearskin Airlines, which is a very small regional carrier, and/or Wasaya Airways, First Nations' own carrier. We service 31 First Nations communities to the North, and without that service, those First Nations reserves would be without access to the real world most of the year. Until the winter roads come in and they can drive, we are the only contact they have with the real world, whether for food, medical services or whatever. That is the importance of the smaller airports, even without scheduled service. St. Andrews has a few charters and is well known for its training.

The smaller airports in Canada serve a great need for the communities they serve. They keep many people in touch and can get them to larger centres to which it takes them hours to drive.

As an example, yesterday, I drove from Sioux Lookout to Thunder Bay to catch a flight to Toronto and on to Ottawa. The drive took me four hours. Had I had waited for Bearskin, it would have cost me \$1,100 round trip. My Air Canada fare to Ottawa was just over \$400 round trip. By driving four hours from Sioux Lookout, I can do some shopping and fill up my truck with food, et cetera, and support that economy and drive back home. I would rather be able to support my local economy, but at \$1,100 for a round trip, it is not viable.

Nos membres estiment qu'au cours des 10 dernières années environ 10 millions de dollars de projets ont été écartés parce qu'ils étaient de priorité 4. Ils ne sont plus admissibles au programme. Nous estimons qu'au cours des 15 dernières années, le financement aurait dû augmenter d'environ 30 p. 100.

Le sénateur Plett : Heureusement, il y a quelques chaises entre le sénateur Johnson et moi, car je suis certain qu'elle me confrontera lorsque je dirai que Gimli, au Manitoba, n'est pas aussi important que vous l'avez laissé entendre. Je vis un peu plus loin de Gimli que ma collègue, mais nous sommes tous deux du Manitoba et très attachés à notre province.

Il y a plusieurs aéroports qui pourraient accueillir des vols nolisés. Celui de St. Andrews est tout près. C'est un aéroport passablement achalandé et il accueille peut-être des vols nolisés, je n'en suis pas certain. Je sais qu'on y donne de la formation. C'est là que j'ai reçu la mienne.

Pourquoi avons-nous besoin du nombre d'aéroports que nous avons à proximité de Winnipeg? Je suis certain que c'est pareil ailleurs. Veuillez nous en dire plus sur les raisons pour lesquelles nous avons besoin d'aéroports qui ne comptent pas de vols réguliers pour le transport de passagers?

Todd Tripp, vice-président, Regional Community Airports Coalition of Canada : Je viens de Sioux Lookout, qui est très proche de Winnipeg. Nous ne savons jamais trop si nous sommes au Manitoba plutôt qu'en Ontario parce que nous vivons à l'heure du Centre.

L'aéroport de Sioux Lookout a un service régulier, mais il est assuré par Bearskin Airlines, un très petit transporteur régional, ou Wasaya Airways, le transporteur des Premières nations, ou les deux. Nous desservons 31 collectivités des Premières nations situées dans le Nord et, sans ce service, ces réserves des Premières nations n'auraient pas accès au monde extérieur la majeure partie de l'année. Tant que les routes d'hiver ne sont pas ouvertes et qu'ils ne peuvent pas se déplacer en véhicules, nous sommes leur seul contact avec le monde, que ce soit pour s'approvisionner en nourriture, obtenir des services médicaux ou autre chose. C'est ce qui donne de l'importance aux petits aéroports, même sans service régulier. Celui de St. Andrews a quelques vols nolisés et est bien connu pour sa formation.

Les petits aéroports au Canada répondent à un grand besoin dans les collectivités qu'ils desservent. Ils permettent à un grand nombre de personnes de rester en contact et leur permettent de joindre de grands centres situés à des heures de route.

Par exemple, hier, j'ai fait le trajet de Sioux Lookout à Thunder Bay en voiture pour aller prendre un vol pour Ottawa, avec escale à Toronto. J'ai fait quatre heures de route. Si j'avais attendu Bearskin, le voyage aller-retour m'aurait coûté 1 100 \$. Mon billet d'avion aller-retour d'Air Canada pour Ottawa m'a coûté un peu plus de 400 \$. Lorsque je fais quatre heures de route à partir de Sioux Lookout, je peux faire des courses et remplir mon camion de denrées, et cetera, soutenir l'économie locale et retourner chez moi par la route. Je préférerais soutenir l'économie de ma région, mais, à 1 100 \$ pour un aller-retour, ce n'est pas viable.

Senator Plett: I appreciate that. I have flown Bearskin hundreds of times out of Sioux Lookout and generally drove from Winnipeg to Sioux Lookout rather than flying from Winnipeg to Sioux Lookout. However, my point is that I do not think we can use the airports that do not have scheduled traffic. Sioux Lookout is a very busy airport, even with just the two scheduled flights and the charter and freight flights.

Do not get me wrong; I am not advocating that we do away with small airports. We need the Sioux Lookouts of the world. However, Northern Manitoba is serviced from Winnipeg and not from Gimli. I could understand the argument if it was serviced from Gimli.

We heard from a witness who spoke about the cost of safety and security. Although those of us here who fly feel hard done by when we are scanned and screened and so on, we appreciate that everyone around us has to go through that process as well.

When airplanes go down, are hijacked or whatever the case may be, more people are killed on airplanes than are killed on the ground. If I never flew, my attitude toward this might be different. Many of people who never fly feel that they should not have to subsidize security at airports.

However, that is one of the factors that drives our costs up for airline tickets, although perhaps not the \$1,100 Sioux Lookout flight, because I think in Sioux Lookout you can pretty much walk onto the airplane without a lot of security. Nevertheless, I would like to hear your feelings about non-travellers subsidizing, in many ways, the safety and security of the traveller.

Mr. Tripp: I would equate it to an education tax. Everyone pays education taxes. Although you may not have children in school, you still support the system. The non-travellers are supporting the safety of the country. I feel that is as important as the education tax.

Your point is that more people die in the airplane than on the ground, but still, you want the airplanes flying overhead to be safe. If I were a non-traveller, to use your example, I do not believe I would have an issue with paying that little bit of tax or payment. It keeps the airline safe, and it keeps the community around the airport safe. I will forgo a comment on Sioux Lookout, where you can say you can just walk onto the aircraft. It is not that easy, but it is close.

To that point, to have security at airports is prime, and we support that as a group. We do not advocate against it. I think it is important that people support safety in our committees, and that is part of it. It is like policing costs; you may never call the police in your lifetime, but it is nice to know they are there if you need them, and it is the same with security.

Le sénateur Plett : Je comprends. J'ai voyagé avec Bearskin des centaines de fois à partir de Sioux Lookout et je conduis habituellement de Winnipeg à Sioux Lookout plutôt que de prendre l'avion de Winnipeg à destination de Sioux Lookout. Toutefois, ce que je veux dire, c'est que je ne pense pas que nous puissions utiliser les aéroports qui n'ont pas de service régulier. L'aéroport de Sioux Lookout est très achalandé, même avec les deux seuls vols réguliers et les vols nolisés et de fret.

Comprenez-moi bien. Je ne dis pas que nous devrions nous débarrasser des petits aéroports. Nous avons besoin des Sioux Lookout de ce monde. Toutefois, le Nord du Manitoba est desservi à partir de Winnipeg et non de Gimli. Je comprendrais s'il était desservi à partir de Gimli.

Nous avons entendu un témoin qui a parlé du coût de la sécurité. Bien que ceux d'entre nous ici qui prenons l'avion se sentent brimés lorsque nous passons les contrôles, les scanners, et ainsi de suite, nous sommes contents que tous les autres voyageurs doivent aussi passer ces contrôles.

Lorsque des avions s'écrasent, sont détournés ou autre chose, il y a plus de gens qui meurent que dans les déplacements par voie terrestre. Si je ne prenais jamais l'avion, je pourrais voir les choses d'un autre œil. Un grand nombre de personnes qui ne prennent jamais l'avion estiment qu'elles ne devraient pas avoir à financer la sécurité aux aéroports.

Cependant, c'est un des facteurs qui fait augmenter le prix des billets d'avion, quoique peut-être pas dans le cas du billet de 1 100 \$ de Sioux Lookout, parce que je pense qu'à Sioux Lookout, vous pouvez pratiquement monter dans l'avion sans passer de contrôles de sécurité. Néanmoins, j'aimerais savoir ce que vous pensez du fait que les personnes qui ne voyagent pas financent, de maintes façons, la sécurité des voyageurs.

M. Tripp : Je dirais que c'est comme une taxe pour l'éducation. Tout le monde paye des taxes pour l'éducation. Même si vous n'avez pas d'enfants qui vont à l'école, vous financez le système. Les personnes qui ne voyagent pas financent la sécurité du pays. Je trouve que cela est aussi important que la taxe pour l'éducation.

Votre argument est qu'il y a plus de personnes qui meurent dans l'avion qu'il y en a qui meurent au sol, mais il est néanmoins dans votre intérêt que les avions qui passent au-dessus de votre tête soient sécuritaires. Si je ne voyageais pas, pour reprendre votre exemple, je ne crois pas que j'aurais des réticences à payer cette modeste taxe. Elle assure le caractère sécuritaire des avions de même que la sécurité de la collectivité à proximité de l'aéroport. Je vais m'abstenir de relever un commentaire sur Sioux Lookout, selon lequel on peut monter directement dans l'avion. Ce n'est pas si simple, mais ce n'est pas loin de la réalité.

La sécurité aux aéroports est primordiale et notre groupe le pense aussi. Nous ne sommes pas contre la sécurité. Je pense qu'il est important que les gens prônent la sécurité dans nos comités et cela en fait partie. C'est comme pour le coût des services policiers. Vous n'appellerez peut-être jamais la police de votre vie, mais il est bon de savoir qu'ils sont là en cas de besoin et c'est pareil pour la sécurité.

Mr. Maier: From the airports' perspective on security, 9/11 taught us that in most cases, more people on the aircraft die in these type of incidents. The incident at Lockerbie, Scotland was one example where it was probably a split between those on the ground and those in the aircraft on who actually perished on that day. However, 9/11 taught us that aircraft can actually do more damage to those on the ground, and the people that were in the towers and the Pentagon could probably argue that there were more people killed on the ground than in the aircraft.

The security of air travellers is part of a national, holistic security program, just like policing. Over the years, air traveller's security has been isolated by saying that is just to do with air travel. Really, it is not. We are protecting part of the nation's infrastructure when we are protecting those aircraft. It is no different from security at ports and at railheads, but there is no rail traveller's security charge and there is no port traveller's security charge. Only in the airport industry is there an Air Travellers Security Charge.

Not only is it just in the industry, but also up until a month ago, when we attended a meeting and a presentation by the Minister of State for Transportation to do with enhancements that he is doing with CATSA, we could not even get a straight answer on where the Air Travellers Security Charge goes. It goes into general revenue. There is no accounting of it. When we asked the minister for an accounting of it, he told us to get hold of Treasury Board.

The people who fly pay that fee. We expect, as an airport community, that that fee will go back into the airports for providing security, but it does not. It pays for CATSA, and then no one seems to know where the rest goes. Transport Canada used to provide funding for policing at the larger airports. The smaller airports have never received funding for policing, yet we are required to have police presence or police availability or on-ground security, but there is no funding made available for it. We assume the costs, and those costs are passed on to the airlines and the airlines pass it on to the person travelling. Not only is it being isolated out, but we actually are subsidizing general revenues through the Air Travellers Security Charge.

Senator Plett: Are you saying that the Sioux Lookouts of the world, the smaller airports, on a percentage basis, are paying the same type of security costs as the larger airports?

Mr. Maier: On a per passenger basis, we are probably paying similar to what the larger airports are paying, yes.

Senator Mercer: I hope I do not give the public the opinion that you can walk onto a plane in Sioux Lookout without any problems. Security varies from place to place. From my

M. Maier : Du point de vue de la sécurité et des aéroports, les événements du 11 septembre nous ont appris que, dans la plupart des cas, un plus grand nombre de personnes meurent dans l'avion dans ce type d'incidents. L'incident à Lockerbie, en Écosse, est un exemple où il y a eu des morts de passagers, mais aussi au sol ce jour-là. Toutefois, les événements du 11 septembre, nous ont appris qu'un avion peut faire plus de dommages au sol et les gens qui se trouvaient dans les tours et dans les bâtiments du Pentagone pourraient sans doute dire que plus de gens au sol que de passagers sont morts.

La sécurité des passagers aériens fait partie d'un programme de sécurité global national, tout comme les services policiers. Au fil des ans, on a fait de la sécurité des voyageurs aériens un cas à part, car on estimait qu'elle ne concernait que le transport aérien. Ce n'est pas vraiment le cas. Nous protégeons une partie de l'infrastructure nationale lorsque nous protégeons les avions. Ce n'est pas différent de la sécurité dans les ports ou sur les chemins de fer, mais il n'y a pas de droit pour la sécurité des passagers ferroviaires ni de frais semblables dans les ports. Il n'y a que dans le secteur du transport aérien qu'on impose un droit pour la sécurité des passagers.

Non seulement le secteur du transport aérien est le seul visé, mais jusqu'à il y a un mois, lorsque nous avons assisté à une réunion et à une présentation du ministre d'État aux Transports sur les améliorations qu'il apporte à l'ACSTA, nous ne pouvions même pas obtenir une réponse claire sur l'usage qui est fait de l'argent provenant du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Il est versé dans les recettes générales. Il n'est pas comptabilisé. Lorsque nous avons demandé au ministre de voir les comptes, il nous a dit de nous adresser au Conseil du Trésor.

Les gens qui prennent l'avion payent ce droit. Les aéroports s'attendent à ce que cet argent soit réinjecté dans les aéroports pour en assurer la sécurité, mais il ne l'est pas. Il sert à financer l'ACSTA et personne ne semble savoir où va le reste de l'argent. Transports Canada a déjà fourni des services policiers dans les grands aéroports. Les petits aéroports n'ont jamais reçu d'argent pour des services policiers; pourtant, ils doivent assurer une présence policière ou la disponibilité de policiers ou la sécurité au sol, mais il n'y a pas de financement pour cela. Nous assumons les coûts et ces coûts sont refilés aux transporteurs aériens, qui les refilent aux voyageurs. Non seulement le secteur du transport aérien est considéré comme un cas à part, mais, en percevant le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, nous contribuons aux recettes générales.

Le sénateur Plett : Êtes-vous en train de dire que les Sioux Lookout de ce monde, les petits aéroports, assument, en pourcentage, des coûts de sécurité du même ordre que ceux assumés par les grands aéroports?

M. Maier : En tenant compte du nombre de passagers, nous assumons probablement des coûts semblables à ceux des grands aéroports, oui.

Le sénateur Mercer : J'espère que je ne donne pas à la population l'impression que vous pouvez monter à bord d'un avion à Sioux Lookout sans problème. La sécurité varie d'un

experience, the toughest security of any airport in the country was in Williams Lake, British Columbia, and that is not a huge airport.

I want to ask some specific questions about your presentation. You talked about CARs 303 with respect to airport firefighting. Who provides and pays for that service?

Mr. Maier: Depending on the size of the airports, for most of our member airports, with the exception of two, I believe, it is community based fire service, and that was put into place when the airports were transferred. The community pays for it, providing the community response time from the city fire hall, for lack of a better term, can meet the response times under our emergency response plans. We have to have those plans in place under our certification process. The community pays for it.

Senator Mercer: Almost all of those fire departments are volunteer, or mainly volunteer. Depending on the size of the community, they may have one or two full-time firemen. Generally speaking, airports are not close to the downtown of whatever size community it might be, which means that the fire station is somewhat removed from the airport.

Mr. Tripp: Yes.

Senator Mercer: Is there a safety factor that concerns you?

Mr. Tripp: Again, I will use a personal example. When I was in Fort St. John, British Columbia, an airport with good security, the fire department was five minutes from town, but, unfortunately, it had to cross a railway track. If there was a train shunting cars across, which happened on occasion, the fire department had to go out of town along the Alaska Highway and back in up through the other way, which added significant travel time.

In Sioux Lookout, to meet the CARs 303 requirement, we had to put in an extra emergency road that comes in through a backside of a subdivision to allow the fire department to come up from town and back across. The fire department establishes a stage across the runway where we have to meet them because they do not have the qualifications to cross the live runway, and of course, you do not want them to cross the live runway. We have to send a person over to meet them at the staging area, then guide them, and communicate with them at that point. In order to meet the CARs 303, we had to put this emergency road in at our cost, and we maintain it at our cost.

Senator Mercer: You send someone to meet with them at the same time as you are trying to handle what is obviously a crisis of some sort, or you would not have called them in the first place.

Mr. Tripp: That is correct.

Senator Mercer: You also told us about bird and wildlife control, winter maintenance, and most recently the safety management system. You gave us a number for the SMS, but

endroit à l'autre. D'après mon expérience, les mesures de sécurité les plus strictes au pays étaient à Williams Lake, en Colombie-Britannique, et ce n'est pas un immense aéroport.

Je veux poser quelques questions précises sur ce que vous avez dit dans votre présentation. Vous avez parlé du Règlement de l'aviation canadien 303 sur les services d'incendie dans les aéroports. Qui fournit et qui paye ces services?

M. Maier : Cela dépend de la taille de l'aéroport. La plupart des aéroports membres de notre organisme, à l'exception de deux, je crois, recourent au service des incendies local et cela a été décidé lors de la cession des aéroports. C'est la collectivité qui paye et le délai d'intervention du service des incendies de la ville, si je puis dire, doit correspondre au délai prévu dans nos plans d'intervention en cas d'urgence, plans que nous devons avoir pour obtenir une homologation. C'est la collectivité qui paye.

Le sénateur Mercer : Presque tous ces services d'incendie fonctionnent exclusivement ou principalement avec des bénévoles. Selon l'importance de la localité, il peut y avoir un ou deux pompiers à plein temps. En règle générale, les aéroports ne sont pas à proximité du centre-ville, quelle que soit la taille de la localité, ce qui signifie que la caserne de pompiers est assez loin de l'aéroport.

M. Tripp : Oui.

Le sénateur Mercer : Avez-vous des préoccupations côté sécurité?

M. Tripp : Là encore, je vais recourir à un exemple tiré de mon expérience personnelle. Lorsque j'étais à Fort St. John, en Colombie-Britannique, un aéroport où la sécurité est bonne, le service des incendies était à cinq minutes de la ville, mais, malheureusement, les camions devaient traverser une voie ferrée. Si un train s'adonnait à passer, ce qui arrivait à l'occasion, les pompiers devaient sortir de la ville, prendre la route Alaska et revenir de l'autre côté, ce qui rallongeait passablement le déplacement.

À Sioux Lookout, pour nous conformer au Règlement de l'aviation canadien 303, nous avons dû aménager une route d'urgence qui aboutit à l'arrière d'un terrain pour permettre au service des incendies d'entrer et de ressortir. Le service des incendies fait un arrêt de l'autre côté de la piste où nous devons aller à la rencontre des pompiers, parce qu'ils ne répondent pas aux conditions requises pour traverser une piste en service et, bien entendu, il ne faudrait pas qu'ils traversent la piste pendant qu'elle est en activité. Nous devons envoyer quelqu'un à leur rencontre au point convenu, puis, de là, nous les guidons et communiquons avec eux. Pour nous conformer au RAC 303, nous avons dû aménager ce chemin d'accès à nos frais et nous l'entretenons à nos frais.

Le sénateur Mercer : Vous envoyez quelqu'un à leur rencontre en même temps que vous essayez de gérer ce qui est manifestement une situation de crise, sinon vous ne les auriez pas appelés.

M. Tripp : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Vous nous avez également parlé du contrôle des oiseaux et de la faune, de l'entretien hivernal et, plus récemment, du système de gestion de la sécurité. Vous nous avez

you did not give us a total number of how much all of these additional regulations have cost. You said that the SMS has ranged from \$30,000 to \$150,000, depending on the size of the airport. Do you have a number for all of the extra regulations that have been added on?

Mr. Maier: I can give you an exact number from Grande Prairie airport's perspective. We are one of the largest members of the RCACC. We handle 340,000 passengers a year. The costs of implementing, including CARs 303, because we were one of the larger airports caught in the changes to the regulation, is about a 22 per cent increase in our operational costs over the past five years, and that equates to \$4.10 per passenger departing out of that airport. The \$4.10 of what we charge the airlines goes directly back to those regulations named in that document.

Senator Mercer: The \$4.10 does not seem like a lot until you multiply it by the 340,000 passengers that go through Grande Prairie Airport.

We have had a lot of talk about ACAP, your comments on other airports, smaller airports in the system of the 26, looking for access to ACAP or ACAP funding is a point well made. Obviously, we will be putting this question to the department when we have them before the committee.

To your knowledge, have all budgeted ACAP funds been spent on an annual basis? Is there anything left on the table at the end of March each year?

Mr. Maier: For the past 10 years I would say, no. Normally, any amounts left on the table when a project does not start will be rolled over to the next fiscal year. That is why the funding spent in a given year will vary. Some projects have been left unfunded for the past five years. St. Andrews Airport in Winnipeg has been looking for \$900,000 for the past eight years under the wildlife fencing regulations. They have been unsuccessful and were turned down again this year. Their project has been rolled over to the next fiscal year.

Senator Mercer: The need exists. You said that the number of eligible airports has increased from just over 70 in 1997 to over 200 today. We have not built that many new airports since 1997, so I assume that previously ineligible airports have become eligible. Can you give us a brief explanation of that increase in numbers?

Mr. Maier: Under the ACAP program, to be eligible for funding an airport must move a minimum number of passengers each year; and the funding varies depending on those numbers. The increase in eligible airports is due to the number of airports with scheduled service today that did not have it in 1995.

donné un chiffre pour ce dernier, mais vous ne nous avez pas donné un coût total pour l'application de tous ces règlements supplémentaires. Vous avez dit que le système de gestion de la sécurité coûte entre 30 000 \$ et 150 000 \$, selon la taille de l'aéroport. Avez-vous un chiffre pour tous les règlements qui se sont ajoutés?

M. Maier : Je peux vous donner un chiffre exact pour l'aéroport de Grande Prairie. Notre aéroport est l'un des plus grands membres de la RCACC. Il y passe 340 000 passagers par année. Le coût de la mise en place des mesures, y compris celles exigées par le règlement 303, parce que notre aéroport était l'un des plus grands visés par les changements réglementaires, s'est traduit par une augmentation d'environ 22 p. 100 de nos coûts d'exploitation au cours des cinq dernières années, ce qui équivaut à 4,10 \$ par passager qui prend l'avion à l'aéroport. Cette somme, que nous exigeons du transporteur, est affectée directement à la conformité aux règlements mentionnés dans ce document.

Le sénateur Mercer : La somme de 4,10 \$ semble bien peu jusqu'à ce que vous la multipliez par 340 000, qui est le nombre de passagers qui passent par l'aéroport de Grande Prairie.

Nous avons beaucoup parlé du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires et vos commentaires sur les autres aéroports, les petits aéroports dans le réseau de 26, tentant d'avoir accès au programme ou d'en obtenir un financement, ont bien été compris. Manifestement, nous poserons cette question au ministère lorsqu'il comparaitra devant le comité.

À votre connaissance, est-ce que la totalité des fonds du budget du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires ont été dépensés chaque année? Reste-t-il des fonds à la fin de mars de chaque année?

M. Maier : Pour les 10 dernières années, je dirais que non. Normalement, toute somme restante, lorsqu'un projet ne démarre pas, serait reportée à l'exercice suivant. C'est la raison pour laquelle les fonds dépensés une année donnée varient. Certains projets ont été laissés sans financement au cours des cinq dernières années. L'aéroport de St. Andrews à Winnipeg tente d'obtenir 900 000 \$ depuis huit ans en vertu de la réglementation sur les clôtures pour empêcher l'intrusion d'animaux. Il n'a pas réussi et sa demande a encore été refusée cette année. Le projet a été reporté à l'exercice suivant.

Le sénateur Mercer : Il existe un besoin. Vous avez dit que le nombre d'aéroports admissibles a augmenté, ayant passé d'un peu plus de 70 en 1997 à plus de 200 aujourd'hui. Nous n'avons pas construit autant de nouveaux aéroports depuis 1997. Je présume donc que des aéroports qui étaient non admissibles sont devenus admissibles. Pouvez-vous nous expliquer brièvement ce qui a fait augmenter ce nombre?

M. Maier : En vertu du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, pour avoir droit à du financement, un aéroport doit accueillir un nombre minimal de passagers par année et le financement est tributaire de ce nombre. L'augmentation du nombre d'aéroports admissibles est attribuable au nombre d'aéroports qui offrent maintenant un service régulier et qui n'en offraient pas en 1995.

Senator Cochrane: Have any of these airports closed since they were turned over in 1997 due to lack of funding or for other reasons?

Mr. Maier: No, not that we are aware of.

Senator Cochrane: Have they grown?

Mr. Maier: Yes, the communities they serve have grown, in particular the more isolated areas where oil and gas, and mining industries have created growth.

Senator Housakos: Where are most of your 34 members located?

Mr. Maier: I included in our presentation a list of our member airports, which are pretty much right across the country. We hold an associate membership with the Québec Airport Council. When we created the Regional Community Airports Coalition of Canada, we were challenged bilingually; so we started to work directly with them to bring their airports into our association. Other than that, we are pretty much coast to coast.

Senator Housakos: Of your current members and the regional airports that you represent, what percentage of their business is tourism and leisure travel compared to business and essential services travel?

Mr. Maier: From a passenger handling perspective, most of our traffic in the smaller regional airports is 60 per cent business and 40 per cent leisure. However, that varies dramatically by airport. Grande Prairie Airport is probably 80 per cent business and 20 per cent leisure. Most of the smaller airports have life service flights in and out because they are located in small communities that do not have full hospital services. For example, someone with heart attack symptoms in Williams Lake, British Columbia, is put on a medevac plane and flown to a hospital in Vancouver or Kamloops. Every airport on that list is essential for life service flights. Most of our Ontario members are main operating bases for Ornge.

Senator Housakos: What more could we do with the airline industry to enhance tourism in some of these more remote regions of the country. I suspect there is potential for growth in that area.

Mr. Tripp: It is interesting that you ask that question because we have been discussing in our communities how we might expand tourism. When I was in British Columbia two years ago, we started a tourism committee for that precise reason. We decided that we have to promote Canada to Germany and other places in Europe much better than we do now. They are very good at promoting here, but we are not so good at it over there. We need to start better promotion in Europe; but it will take funding to do so. Municipal governments do not have the funding to do it

Le sénateur Cochrane : Est-ce que l'un de ces aéroports a fermé depuis leur cession en 1997 en raison d'un manque de financement ou pour d'autres raisons?

M. Maier : Non, pas à notre connaissance.

Le sénateur Cochrane : Ont-ils connu une expansion?

M. Maier : Oui, les collectivités qu'ils desservent ont connu une croissance, plus particulièrement les zones les plus isolées où les industries pétrolière, gazière et minière ont stimulé la croissance.

Le sénateur Housakos : Où sont situés la plupart de vos 34 membres?

M. Maier : J'ai inclus dans notre présentation une liste des aéroports membres de notre association, qui sont répartis un peu partout au pays. Nous avons un statut de membre associé pour les membres du Conseil des aéroports du Québec. Lorsque nous avons créé la Regional Community Airports Coalition of Canada, nous avons eu un problème de bilinguisme; nous avons donc commencé à travailler directement avec eux pour faire adhérer leurs aéroports à notre association. Pour le reste, nous sommes présents d'un océan à l'autre.

Le sénateur Housakos : Parmi vos membres actuels et les aéroports régionaux que vous représentez, quel pourcentage de leur activité est constitué, d'une part, de voyages de tourisme et d'agrément et, d'autre part, de voyages d'affaires et de services essentiels?

M. Maier : Du point de vue des services aux passagers, la majeure partie de l'affluence dans les petits aéroports régionaux est constituée à 60 p. 100 des voyages d'affaires et à 40 p. 100 des voyages d'agrément. Toutefois, cela varie énormément d'un aéroport à l'autre. À l'aéroport de Grande Prairie, probablement 80 p. 100 des voyages sont des voyages d'affaires et 20 p. 100 des voyages d'agrément. La plupart des petits aéroports ont des vols de services d'urgence, en partance ou à destination de l'aéroport, parce qu'ils sont situés dans de petites collectivités qui n'ont pas de services hospitaliers complets. Par exemple, une personne présentant les symptômes d'une crise cardiaque à Williams Lake, en Colombie-Britannique, est montée à bord d'un avion d'évacuation sanitaire et amenée à un hôpital à Vancouver ou à Kamloops. Chaque aéroport sur cette liste est essentiel pour les services d'urgence. La plupart de nos membres de l'Ontario sont des bases opérationnelles du service Ornge.

Le sénateur Housakos : Que pourrions-nous faire de plus auprès du secteur du transport aérien pour accroître le tourisme dans certaines régions éloignées du pays. Je soupçonne un potentiel de croissance dans ce domaine.

M. Tripp : C'est une question intéressante, car nous avons discuté dans nos collectivités des moyens à prendre pour accroître le tourisme. Lorsque j'étais en Colombie-Britannique, il y a deux ans, nous avons créé un comité précisément pour cette raison. Nous avons déterminé que nous devons promouvoir le Canada en Allemagne et ailleurs en Europe, mieux que nous le faisons maintenant. Nous sommes très forts pour faire de la promotion ici, mais nous ne sommes pas aussi bons là-bas. Nous devons commencer à mieux faire la promotion en Europe, mais il faudra

on their own. We need to get communities to think outside the box. They have been focused very much on in-house issues. For example, we think about bringing in tourists from Manitoba because we are close to the Manitoba border; and Manitoba tries to bring the tourists from Northwestern Ontario to their area. We have to start thinking globally, and our smaller airports can be a part of that thinking. Lufthansa and other international flights land at the international airports and the small feeder flights can bring international visitors into our smaller communities.

A focused look at tourism is vital to the survival of our smaller airports. We have the business market, and in my market, we have the medical market, with the brand new hospital in Sioux Lookout to serve the needs of the First Nations communities. We have to look at tourism to develop that market, but it will take more funding than we have.

Mr. Maier: Some of our member airports have been successful in that. The two examples I am most familiar with are Kamloops and Cranbrook. Both developed partnerships with their area ski resorts to open up and lengthen their runways with infrastructure funding. They bring in direct flights from the United States for the ski resorts. The ski resorts, the communities and the airports invested a lot of money in the airports. Unfortunately, a smaller airport faces one major challenge in doing something similar: bringing the Canada Border Services Agency on board and into our airports. Currently, if we want them at our airports, we have to pay them up front.

You probably heard from the smaller NAS airports across the country that to bring in CBSA, you have to pay for it. They are not an essential service at our airports. For an airport the size of Kamloops, the cost of having CBSA for the winter season was about \$150,000 per year. That cost is tacked directly onto the airlines and the air fares. You have to draw a very fine line to develop tourism traffic.

Mr. Tripp: Last year, it cost the Sioux Lookout Airport just over \$11,000 to have CBSA for 120 days. Fifty-one aircraft came in during that time, of which 26 were cleared through CANPASS. The CBSA officer came out for 25 aircraft, or 49 per cent, which equates to about \$420 per airplane. We were charging \$15 per head to clear, and CBSA cleared 204 people. We took a loss of about \$8,000, or we absorbed the cost in our operating budget, to have CBSA at our airport. Many smaller airports will eat the cost so that they have the convenience, in particular the ones with nearby resorts and camps that draw tourists.

Senator Meredith: On the East and West Coasts many small businesses depend on tourism traffic. Are you saying that there is no coordinated body working with the smaller airlines to ensure that they attract tourism traffic to the east or west coasts of Canada?

des fonds pour le faire. Les administrations municipales n'ont pas les moyens de le faire seules. Nous devons amener les collectivités à penser autrement. Elles se sont beaucoup concentrées sur les questions locales. Par exemple, nous pensons à attirer des touristes du Manitoba, parce que nous sommes proches de la frontière du Manitoba, tout comme le Manitoba essaie d'attirer les touristes du Nord-Ouest de l'Ontario. Nous devons commencer à penser dans une optique mondiale et nos petits aéroports peuvent contribuer à cette réflexion. Les avions de Lufthansa et d'autres avions étrangers se posent aux aéroports internationaux et les petits transporteurs peuvent amener des visiteurs étrangers dans nos petites localités.

Il est essentiel que nos petits aéroports se tournent vers le tourisme. Nous avons une clientèle d'affaires et, sur mon marché, nous avons la clientèle médicale, avec l'hôpital flamant neuf à Sioux Lookout pour répondre aux besoins des collectivités des Premières nations. Nous devons nous tourner vers le tourisme pour développer ce marché, mais il nous faudra plus d'argent.

M. Maier : Certains des aéroports membres de notre organisme ont eu de bons résultats. Les deux exemples que je connais le mieux sont ceux de Kamloops et de Cranbrook. Les deux ont formé un partenariat avec les centres de ski de leur région pour ouvrir et allonger des pistes avec les fonds destinés aux infrastructures. Ils accueillent des vols en provenance directe des États-Unis pour les centres de ski. Les centres de ski, les collectivités et les aéroports ont investi beaucoup d'argent dans les aéroports. Malheureusement, un petit aéroport est confronté à un obstacle de taille s'il veut faire pareil : s'adjoindre la collaboration de l'Agence des services frontaliers du Canada. À l'heure actuelle, pour les faire venir à nos aéroports, nous devons les payer.

Vous avez probablement entendu dire des petits aéroports du Réseau national d'aéroports de tout le pays que, pour avoir les services de l'ASFC, vous devez payer. Ce ne sont pas des services essentiels à nos aéroports. Pour un aéroport de la taille de celui de Kamloops, le coût des services de l'ASFC pour l'hiver était d'environ 150 000 \$ par année. Ce coût est refilé automatiquement aux transporteurs aériens et dans les billets. La marge est très mince si vous voulez développer l'affluence touristique.

M. Tripp : L'année dernière, l'aéroport de Sioux Lookout a payé un peu plus de 11 000 \$ pour les services de l'ASFC pendant 120 jours. Durant cette période, l'aéroport a accueilli 51 avions, dont 26 ont été autorisés par CANPASS. L'agent de l'ASFC est sorti pour 25 avions, soit 49 p. 100, ce qui revient à environ 420 \$ par appareil. Nous faisons payer 15 \$ par voyageur pour ce service et l'ASFC a autorisé 204 personnes. Nous avons essuyé une perte d'environ 8 000 \$, que nous avons absorbée dans notre budget d'exploitation, pour avoir l'ASFC à notre aéroport. Un grand nombre de petits aéroports absorberont le coût de ce service, surtout ceux qui sont à proximité de centres de villégiature et de camps qui attirent des touristes.

Le sénateur Meredith : Sur les côtes Est et Ouest, un grand nombre de petites entreprises dépendent de l'affluence touristique. Dites-vous qu'il n'y a pas de groupe organisé qui collabore avec les petits transporteurs aériens pour attirer des touristes vers les côtes Est et Ouest du Canada?

Mr. Tripp: That is correct. Our area is working with the Manitoba people to see what we can do about getting the airlines together to develop a plan and to come up with a strategy. We have funding dollars for the study to determine what is required. We are doing that in northwestern Ontario; we are sistering with some tourism and economic development people in Manitoba to do this. No one has come forward to us as a coordinating body.

Senator Cochrane: You said that when this was done in 1997, Transport Canada threatened, to use your word, local businesses, and you listed three examples. This threat is panning out, because you are just about broke every month with regard to maintenance and the other services that are needed to run an airport.

Where do you get the extra funding?

Mr. Maier: For the 12 of our members that lost money from the operations of their airport last year, those losses, which range from \$100,000 to \$1 million a year, will come directly from the municipality, because in most cases, if not all, the municipalities own the airports. They signed the deal with Transport Canada to take over the airports. Some have an airport manager that reports to the city manager. Some operate through a commission or a board.

The bottom line is that the tax base of the local municipality picks up the loss for the airport.

Senator Cochrane: Can all the municipalities do that?

Mr. Maier: No, they cannot, but they will because most municipalities believe that an airport is vital to them from the perspective of economic development. Williams Lake Airport actually lost money last year. The regional district taxation base subsidizes that airport.

For cities it has become the same as paying for road repairs, sidewalks and everything else; it is part of their infrastructure.

Senator Cochrane: Have you made submissions to the government on this concern?

Mr. Maier: We have not met with the current minister of transportation, but we have met with the parliamentary secretary to the minister of transport and the minister of state for transportation. We try to meet with them regularly to outline our concerns. They are very sympathetic, but our concerns never make it from those offices down to the bureaucratic level that makes the decisions through the programs branches.

Mr. Tripp: We have accessed the economic development officers in our communities to see if they can help us with funding, but their requests have fallen on deaf ears as well.

M. Tripp : C'est exact. Notre région travaille avec les gens du Manitoba pour voir ce que nous pouvons faire pour qu'ensemble les transporteurs aériens conçoivent un plan et une stratégie. Nous bénéficions d'un financement pour réaliser l'étude visant à déterminer ce qui est requis. Nous faisons cela dans le Nord-Ouest de l'Ontario. Nous collaborons avec des gens des secteurs du tourisme et du développement économique au Manitoba à cette fin. Aucun groupe organisé ne s'est adressé à nous.

Le sénateur Cochrane : Vous avez dit que, lorsque cela s'est fait en 1997, Transports Canada a menacé les entreprises locales et vous avez donné trois exemples. Cette menace se réalise parce que vous peinez à joindre les deux bouts chaque mois pour assurer l'entretien et les autres services nécessaires à l'exploitation d'un aéroport.

Où trouvez-vous les fonds supplémentaires?

M. Maier : Pour les 12 de nos membres qui ont perdu de l'argent dans l'exploitation de leur aéroport l'année dernière, ces pertes, qui vont de 100 000 \$ à 1 million de dollars par année, seront épongées directement par la municipalité parce que, dans la plupart des cas, voire tous les cas, l'aéroport appartient à la municipalité. Elle a signé l'entente avec Transports Canada pour reprendre l'aéroport. Certaines ont un directeur de l'aéroport qui relève du directeur de la ville. Certaines l'exploitent par l'intermédiaire d'une commission ou d'un conseil.

En résumé, les pertes enregistrées par l'aéroport sont épongées avec les taxes de la municipalité locale.

Le sénateur Cochrane : Est-ce que toutes les municipalités peuvent faire cela?

M. Maier : Non, mais elles le feront parce que la plupart estiment qu'il est vital qu'elles aient un aéroport d'un point de vue économique. L'aéroport de Williams Lake a perdu de l'argent l'année dernière. Les impôts perçus dans le district régional servent à financer cet aéroport.

Pour les villes, c'est maintenant comme de payer la réfection des routes et tout le reste. Les aéroports font partie de leur infrastructure.

Le sénateur Cochrane : Avez-vous fait part de cette préoccupation au gouvernement?

M. Maier : Nous n'avons pas rencontré le ministre des Transports actuel, mais nous avons rencontré le secrétaire parlementaire du ministre des Transports et le ministre d'État aux Transports. Nous essayons de les rencontrer régulièrement pour exposer nos problèmes. Ils sont très sympathiques, mais nos préoccupations ne se rendent jamais au niveau de la bureaucratie où les décisions sont prises, dans les divisions responsables des programmes.

M. Tripp : Nous avons joint les responsables du développement économique dans nos collectivités pour voir s'ils pourraient nous aider pour le financement, mais leurs demandes sont aussi restées lettres mortes.

Senator Zimmer: Have you tried to access funding through tourism? A small town in the Yukon where there is great hunting and fishing is bringing in three 747s a week because of tourism, and they are thriving. Have you explored that route? Have you tried asking for funding from them rather than Transport?

Mr. Maier: Some of the airports have had great success going the tourism route. Whitehorse airport, which is not one of our members, had great success bringing in one of the largest tire manufacturers in Germany for hunting and fishing. Other airports have not had success. Most have tried the other route.

Tourism is local, and you need a private investor, such as Kamloops and Cranbrook did with ski hill owners and Whitehorse did with fishing and hunting lodges. When you have that traffic, you need customs capability because the majority of travellers are from Europe and Asia.

Senator Cochrane: You spoke about the cost disparity between going short distances and long distances. I have the same problem. We can drive nine hours to St. John's from where I live or pay about \$450 to fly. I can sometimes get seat sales from St. John's to Toronto for the same amount. I sympathize with you because I am always complaining about the high-cost of fees.

In your submission to government, did you say that the reimbursement of fees and taxes would help you maintain your airports?

Mr. Maier: Yes, we have, on numerous occasions. Our presentation today contains extracts from follow-up letters to the ministers after our meetings with them. The government has seen the language in today's presentation on numerous occasions.

Senator Cochrane: At the end of this study, the committee will draft a report with recommendations. What key recommendations should be in that report?

Mr. Maier: Our key recommendation is that Canada should review what the 1995 National Airports Policy promised and should live up to those promises. They should look at their funding model, which is why I mentioned the AIP out of the FAA from United States. Under their funding model, the revenues they collect from taxes on aviation fuel and travellers taxes are reinvested in those airports. That applies not only to the small airports in the United States but right across the board.

In Canada, the rents we collect were supposed to be the primary reinvestment into the airport system. Barely 5 per cent of the rents are reinvested, and that does not meet the mark. The airports have become a revenue source for the Government of Canada. The fees that are being collected are not being reinvested into the transportation link of which it is part.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous essayé d'obtenir des fonds par la filière du tourisme? Une petite ville dans le Yukon qui est un paradis pour les chasseurs et les pêcheurs reçoit trois 747 par semaine en raison du tourisme et cette ville est florissante. Avez-vous exploré cette possibilité? Avez-vous essayé d'obtenir du financement de ce côté-là plutôt qu'au ministère des Transports?

M. Maier : Certains aéroports ont emprunté la voie du tourisme et ont eu d'excellents résultats. L'aéroport de Whitehorse, qui est membre de notre association, a réussi à faire venir un des plus grands fabricants allemands de pneus pour une partie de chasse et de pêche. D'autres aéroports n'ont pas connu de succès. La plupart ont essayé l'autre voie.

Le tourisme est local et il vous faut un investisseur du secteur privé, comme cela a été fait à Kamloops et à Cranbrook avec les propriétaires de centre de ski et à Whitehorse avec les pourvoies de chasse et de pêche. Lorsque vous avez une telle affluence, vous devez avoir des services de douanes parce que la plupart des voyageurs viennent d'Europe ou d'Asie.

Le sénateur Cochrane : Vous avez parlé de l'écart des prix entre un long et un court trajet. J'ai le même problème. Là où j'habite, nous avons le choix entre faire neuf heures de route jusqu'à St. John's ou prendre l'avion moyennant environ 450 \$. Il m'arrive parfois d'obtenir des billets en solde pour un trajet de St. John's à Toronto pour le même prix. Je sympathise avec vous, car je me plains constamment des tarifs élevés.

Dans votre présentation au gouvernement, avez-vous dit que le remboursement des frais et taxes vous aiderait à maintenir vos aéroports?

M. Maier : Oui, nous l'avons fait, à maintes reprises. Notre présentation aujourd'hui contient des extraits de lettres de suivi adressées aux ministres après nos réunions avec eux. Le gouvernement a vu le contenu de la présentation d'aujourd'hui à maintes occasions.

Le sénateur Cochrane : À la fin de cette étude, le comité rédigera un rapport contenant des recommandations. Quelles devraient être les principales recommandations dans ce rapport?

M. Maier : Notre principale recommandation est que le Canada revoie ce que la Politique nationale des aéroports de 1995 promettait et qu'il remplisse ces promesses. Il devrait examiner son modèle de financement, raison pour laquelle j'ai mentionné le Programme d'amélioration des aéroports de l'Administration fédérale de l'aviation aux États-Unis. En vertu du modèle de financement de ce dernier, les recettes provenant des taxes sur le carburant pour les avions et des taxes payées par les voyageurs sont réinvesties dans les aéroports. Cela s'applique non seulement aux petits aéroports aux États-Unis, mais à tous les aéroports.

Au Canada, les loyers que nous percevons étaient censés constituer le principal réinvestissement dans le réseau aéroportuaire. À peine 5 p. 100 de l'argent des loyers sont réinvestis et ce n'est pas suffisant. Les aéroports sont devenus une source de revenus pour le gouvernement du Canada. Les droits perçus ne sont pas réinvestis dans le système de transport d'où ils proviennent.

Mr. Tripp: The Chinese government has recently announced that they are going to invest significant funds to support smaller airports and to build new small airports to support their travel and tourism industry, as they see that tourism is the way to go in the future.

I support Mr. Maier's comments. To move forward with tourism, we will have to invest more funding in the smaller airports in smaller communities, which is where many tourists want to go.

Last summer, when I was on vacation just outside of Barrie, Ontario, I met a couple from Germany who had rented a motor home there for the third year in a row. The only place they knew of to arrive in Canada was Toronto and the only place they knew of to rent a motor home was this place near Barrie. They were going to drive to the East Coast of Canada from that location. That is the state of tourism here in Canada. We have to start investing in smaller locations

Senator Johnson: Airports are critical to our smaller communities. You said that the funding model has not changed for 15 years.

Mr. Maier: That is correct.

Senator Johnson: How long can you continue to grow with this model?

Mr. Maier: The Airports Capital Assistance Program does not allow for growth and expansion. Any program that is deemed to be expansionary is ineligible. For example, Kamloops Airport wanted to increase their runway by 2,000 feet, primarily to increase tourism traffic from the United States. However, they also want to attract the WestJets of the world that require longer runways. The airlines are being pressured to build longer runways for safety reasons. They need longer runways and increased runway end safety areas, RESA.

Runway expansions are not part of ACAP. ACAP only funds what you have. I guess the best analogy I could use is that in 1995, they sold us a Volkswagen car. They told us they would fund to keep that car running safe and operable, but that car is now 15 years old and the family has grown and I need a van instead of a Volkswagen. They will not fund the van, but they will buy us new tires for the Volkswagen until the Volkswagen cannot run any more. That is what they have done to us.

Senator Johnson: How are the communities reacting? Does it affect the municipal tax base when they have to pay out these large amounts of money? That will come to a screeching halt too, will it not? In Gimli, there are some issues in that respect.

Mr. Tripp: Municipal governments look after the smaller airports, for the most part, because of their ownership. They are starting to say, "Raise your own fees." Where else can you go after fees? You can only go to the well so often before it becomes dry.

M. Tripp : Le gouvernement chinois a récemment annoncé qu'il allait faire un investissement important dans les petits aéroports et en construire d'autres pour soutenir le secteur du voyage et du tourisme de la Chine puisqu'il considère que le tourisme est la voie de l'avenir.

J'appuie les commentaires de M. Maier. Pour faire avancer le tourisme, nous devons investir davantage dans les petits aéroports, dans les petites localités, puisque c'est là qu'un grand nombre de touristes veulent aller.

L'été dernier, j'étais en vacances juste à l'extérieur de Barrie, en Ontario. J'ai rencontré un couple venu d'Allemagne qui avait loué une autocaravane pour une troisième année de suite. Le seul lieu d'arrivée au Canada qu'ils connaissaient était Toronto et le seul endroit qu'ils connaissaient où ils pouvaient louer une autocaravane était cet endroit près de Barrie. Ils comptaient se rendre jusque sur la côte Est du Canada. Voilà pour la situation du tourisme au Canada. Nous devons commencer à investir dans les petites localités.

Le sénateur Johnson : Les aéroports sont d'une importance capitale dans nos petites collectivités. Vous avez dit que le modèle de financement n'a pas changé depuis 15 ans.

M. Maier : C'est exact.

Le sénateur Johnson : Combien de temps pourrez-vous poursuivre votre croissance avec ce modèle?

M. Maier : Le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires ne permet aucune croissance ou expansion. Tout projet jugé expansionniste est non admissible. Par exemple, à l'aéroport de Kamloops, on voulait rallonger la piste de 2 000 pieds, principalement pour accroître le trafic en provenance des États-Unis. Toutefois, on veut également attirer les WestJet du monde, qui nécessitent de plus longues pistes. Les transporteurs aériens sont incités à construire de plus longues pistes pour des raisons de sécurité. Ils ont besoin de pistes plus longues ainsi que de plus grandes aires de sécurité d'extrémité de piste, ou RESA.

Le prolongement des pistes ne fait pas partie du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, dont le financement ne porte que sur des éléments existants. La meilleure analogie que je pourrais faire est de dire que c'est comme s'ils nous avaient vendu une Volkswagen en 1995, qu'ils nous avaient dit qu'ils en financeraient l'entretien, mais cette voiture a maintenant 15 ans, la famille s'est agrandie et j'ai besoin d'une fourgonnette. Ils ne financent pas la fourgonnette, mais ils vont nous acheter des pneus neufs pour la Volkswagen jusqu'à ce qu'elle ne roule plus. C'est ce qu'ils font.

Le sénateur Johnson : Comment les collectivités réagissent-elles? Ces grandes dépenses se reflètent-elles dans les taxes municipales qu'elles doivent payer? Cela finira par plafonner, n'est-ce pas? À Gimli, il y a des problèmes à cet égard.

M. Tripp : Les administrations municipales s'occupent des petits aéroports, en majeure partie, parce qu'ils leur appartiennent. Elles commencent à dire « Percevez vos propres frais. » Mais où pouvez-vous imposer de nouveaux frais? Tôt ou tard, la source finit par se tarir.

As smaller airports, we have to look at our fees, whether it is a regulatory fee, a flow-through fee, a recovery fee for your regulatory piece; whether it is extraordinarily high rates for parking because you are the only game in town, you use that for leverage. They are not appropriate or correct, but that is all we are left with. We do not have any other funding. With the recent municipal election, the new government has come in and everyone is looking to tighten up their bootstraps, and there is nowhere to go for funding. They just do not have it. As was pointed out, the municipalities need their funds for sewer and water and the aging infrastructure in many of these older communities.

Senator Johnson: It will fall on the users.

Mr. Tripp: That is correct. For the smaller users, the Bearskins and Wasayas, the passenger cannot stomach any more fees. You are looking at \$1,100 to go Thunder Bay return. That is horrendous. If you talk about using it as a tourism dollar for a family of four to go on vacation, there is no way that we can compete or get the airline to grow. You can put four people in a van and drive to Thunder Bay for four hours for a lot less than \$4,400. It would cost you \$200 in fuel, return. You cannot compete with those dollars.

Senator Meredith: Mr. Tripp, you mentioned that the Chinese are investing in smaller airports. Other witnesses have discussed how Virgin Airlines has moved into Australia and has made great inroads into their smaller airports.

What plans have you put in place that would attract that private partner investment in small airports to help with infrastructure at these airports, and to minimize the bleed of traffic going across to the United States with respect to Canada trying to get cheaper flights?

Mr. Tripp: What have we put in place? We have not put much in place. We have tried to survive and keep what infrastructure we have up to a level that will allow us to compete and attract new business by keeping the existing infrastructure in place. For many small airports, growing is difficult to do. As was pointed out earlier with the ACAP project with terminal buildings and aging infrastructure, of the three airports I was familiar with, two of them had new terminal buildings only because they received dollars from the community, not from ACAP.

Senator Meredith: When you say the “community,” what do you mean?

Mr. Tripp: It was through the municipality. They got money through the municipality tax dollars. Terminal buildings are the mainstay of the airport in terms of attracting business. These buildings have expanded counter service for check-ins, a security area and an area for customs and immigration, if needed. That takes money, big dollars. Most recently, Kamloops, for example, was able to put in a large project to have that done. They are one

Comme nos aéroports sont petits, nous devons faire attention aux frais que nous demandons, qu’il s’agisse des frais imposés par règlement, des frais refacturés, des frais pour rembourser les dépenses occasionnées par l’application des règlements, qu’il s’agisse des frais de stationnement extraordinairement élevés parce que vous êtes la seule entreprise en ville, vous vous en servez. Ce n’est pas indiqué ou correct, mais c’est tout ce qu’il nous reste. Nous n’avons pas d’autres moyens de financement. Depuis les récentes élections municipales, la nouvelle administration cherche à resserrer les dépenses et on ne peut demander de financement nulle part. Ils n’en ont simplement pas. Comme je l’ai signalé, les municipalités ont besoin de leurs fonds pour les systèmes d’égouts et d’aqueduc et pour l’infrastructure vieillissante dans les vieilles localités.

Le sénateur Johnson : Ce sont les utilisateurs qui paieront.

M. Tripp : C’est exact. En ce qui concerne les petits transporteurs, comme Bearskin et Wasaya, le passager ne peut pas encaisser plus de frais. On parle de 1 100 \$ pour un aller-retour à Thunder Bay. C’est épouvantable. Si vous parlez de tourisme, pour une famille de quatre qui part en vacances, nous ne pouvons pas soutenir la concurrence ni amener une expansion de la ligne aérienne. Vous pouvez faire monter quatre personnes dans une fourgonnette et vous rendre jusqu’à Thunder Bay en quatre heures pour bien moins que 4 400 \$. Cela vous coûterait 200 \$ d’essence pour un aller-retour. Impossible alors d’être concurrentiels.

Le sénateur Meredith : Monsieur Tripp, vous avez mentionné que les Chinois investissaient dans les petits aéroports. D’autres témoins ont expliqué comment Virgin Airlines s’était implanté en Australie et avait fait des percées dans les petits aéroports.

Quels plans avez-vous mis en place pour attirer un investissement d’un partenaire privé dans les petits aéroports afin d’aider au maintien de l’infrastructure dans ces aéroports et de réduire la perte de trafic vers les États-Unis et amener une baisse des prix des billets au Canada?

M. Tripp : Qu’avons-nous mis en place? Nous n’avons pas mis grand-chose en place. Nous tentons de survivre et de maintenir ce que nous avons comme infrastructure à un niveau qui nous permettra d’être concurrentiels et d’attirer une nouvelle clientèle en gardant l’infrastructure existante en place. Pour un grand nombre de petits aéroports, il est difficile de prendre de l’expansion. Comme mentionné précédemment au sujet du projet du Programme d’aide aux immobilisations aéroportuaires pour les bâtiments des aéroports et l’infrastructure vieillissante, sur les trois aéroports que je connaissais, deux ont pu se doter de nouveaux bâtiments d’aéroport et ce, uniquement parce qu’ils ont reçu des fonds de la collectivité et non du PAIA.

Le sénateur Meredith : Qu’entendez-vous par « la collectivité »?

M. Tripp : Ils les ont reçus de la municipalité. L’argent provenait des taxes municipales. Les bâtiments d’aéroport sont le pilier de l’aéroport pour attirer de la clientèle. Ces bâtiments ont des comptoirs de service plus grands pour l’enregistrement et une aire de sécurité et une aire pour les douanes et l’immigration, au besoin. Cela prend de l’argent, beaucoup d’argent. Plus récemment, à Kamloops, par exemple, on a pu lancer un grand

of the very few airports that have been able to expand. The rest are just surviving. Expansion is a dirty word in our smaller airports. We cannot afford to expand.

Mr. Maier: For many municipalities, it is difficult to go into a triple-P type of funding program. The airports are owned by municipalities, so you are dealing with a government on a government issue. From a municipality's point of view, if they borrow \$5 million through the municipal financing authority to rebuild a terminal building, or extend, or rebuild a runway, it hurts their borrowing power for other services within the community. It is a tough balancing act when you decide to spend \$5 million on an airport terminal building or \$5 million putting in a new pool or recreation centre because that is what the community requires. It is a tough balancing act.

Senator Mercer: We have heard from other witnesses about the difficulty of cargo flights landing at smaller airports because of the landing fees, et cetera. You have not mentioned that. The example we were given was Prince George Airport. There was an opportunity for larger cargo flights to stop there and off load, but also load, as they move on, particularly to the United States. Are we missing an opportunity?

We have 200 airports, 226 if you had the other 26, where we have some opportunities to provide through service on freight that might allow us to do some value added to production at the local level. It is often difficult in small rural communities to get the product out, but we could provide some sort of service to air cargo users to stop at these very good airports.

Mr. Maier: I will go back a little bit in my history to a previous life with the airlines and my work with cargo. Time sensitive products drive cargo stops, technical stops and cargo markets. I mean that if someone wants to ship 124 two-by-fours across Canada, because of their weight, unless they are gold-plated two-by-fours and they need them tomorrow, they will not ship them by air. I am aware of what Prince George Airport went through on their expansionary projects and what they are trying to capture.

From a long haul cargo perspective, and the same applies for passenger traffic in the last eight years with changes in aircraft, they no longer need to stop every five or six hours and fuel up. These aircraft are designed to run 18 or 19 hours without stopping to refuel. They want to be able to go directly from Toronto to Beijing, non-stop. Ten years ago, you could not do that. You had to go Toronto to Vancouver or Toronto to Anchorage, and then Beijing. Vancouver, Anchorage and Las Angeles all became Asian gateways because of the aircraft.

Cargo is not different. If the main cargo traffic is shipping lobsters from Halifax to Tokyo, the aircraft can now go non-stop. They do not need a technical stop somewhere along the way to fuel up unless there is a reason for them to stop there. Anchorage

projet semblable. C'est l'un d'un très petit nombre d'aéroports qui ont pu être agrandis. Les autres ne font que survivre. « Agrandissement » est un gros mot dans nos petits aéroports. Nous n'avons pas les moyens de les agrandir.

M. Maier : Pour bien des municipalités, il est difficile d'adhérer à un programme financement en PPP. Les aéroports appartiennent aux municipalités. Vous traitez donc avec l'administration d'une question qui relève d'elle. Du point de vue de la municipalité, si elle emprunte 5 millions de dollars pour reconstruire ou agrandir un bâtiment d'aérogare ou pour reconstruire une piste, son pouvoir d'emprunt pour d'autres services dans la collectivité s'en trouve diminué. C'est un exercice difficile lorsque vous devez décider si vous allez consacrer 5 millions de dollars à une aérogare ou à une nouvelle piscine ou à un centre récréatif que la population réclame. Vous devez jongler et c'est difficile.

Le sénateur Mercer : Nous avons entendu d'autres témoins parler de la difficulté pour les avions de fret de se poser aux petits aéroports en raison des redevances d'atterrissage, et cetera. Vous ne l'avez pas mentionné. L'exemple qui nous a été donné est celui de l'aéroport Prince George. Il y avait possibilité pour les gros avions de fret d'y faire une escale et d'y être déchargés, mais aussi chargés, avant de repartir, principalement pour les États-Unis. Laissons-nous passer une occasion?

Nous avons 200 aéroports, 226 si vous ajoutez les 26 autres, où il serait possible d'offrir un service de fret qui nous permettrait d'ajouter de la valeur à la production locale. Il est souvent difficile, dans les petites collectivités rurales, de faire sortir les produits, mais nous pourrions fournir un service aux utilisateurs de fret aérien pour qu'ils fassent escale à ces très bons aéroports.

M. Maier : Je vais remonter un peu dans mon histoire, dans une vie antérieure, dans le milieu des transporteurs aériens, alors que je travaillais dans le fret. Ce sont les produits périssables qui déterminent les arrêts pour le chargement, les arrêts techniques et les marchés du fret. Je veux dire que, si quelqu'un veut expédier 124 madriers à l'autre bout du Canada, en raison de leur poids, à moins qu'ils soient plaqués or et qu'on en ait besoin le lendemain, ils ne seront pas expédiés par avion. Je suis au courant de ce par quoi est passé l'aéroport Prince George pour ses projets d'agrandissement et des possibilités qu'on essaie d'y saisir.

Pour le transport longue distance, et la même chose s'applique au transport de passagers depuis huit ans en raison des modifications apportées aux appareils, il n'est plus nécessaire de faire un arrêt toutes les cinq ou six heures pour un ravitaillement en carburant. Ces avions sont conçus pour voler 18 ou 19 heures sans ravitaillement. Ils veulent pouvoir aller directement de Toronto à Beijing, sans arrêt. Il y a dix ans, c'était impossible. Vous deviez passer par Vancouver ou Anchorage. Vancouver, Anchorage et Los Angeles sont devenues des portes d'entrée en Asie en raison du trafic aérien.

Ce n'est pas différent pour le fret. Si le gros du trafic de fret est le transport de homards d'Halifax à Tokyo, l'avion peut maintenant faire le trajet sans escale. Il n'arrête pas en route pour un ravitaillement à moins d'avoir une autre raison de faire

has become good at it because Anchorage has cargo that is time sensitive, and the aircraft can stop there, fuel up, and load and unload cargo.

Fort St. John British Columbia is on the same flight path as Prince George, with a lot of the cargo coming out of the eastern U.S. market going to Asia, because they go right over top of them. That was looked at. At one time, there was a desire, because the land was there and the airport owned the land, to extend the runways to 10,000 feet and bring in the cargo flights. The bottom line was that Fort St. John has nothing that is time sensitive to load onto those aircraft, nor do they have the marketplace to unload a 747 full of cargo. Unless that market is there, it is not viable.

In some of these airports, yes, maybe it is. Prince Rupert is a great example. It has a huge amount of time-sensitive seafood coming out. It is a good market, but smaller aircraft serve that market and they serve it directly into Vancouver into the large cargo hub. It happens at some of the smaller airports, but not to the same scale as in Anchorage or Vancouver.

Mr. Tripp: The other piece that we see is that we have a huge market out of our small airport going north to the communities with food, and it is time-sensitive. There is also a large freight distributor north of us in Pickle Lake. Wasaya Airways picks up out of there and they go north with the food.

Previously, when I worked for Nordair, we ran food up across the Arctic, across the DEW Line. I think it is still done today with Canadian North. There is still the need for small airports to service the more remote communities with food. You talk to anyone across the North; that was our lifeline. When I was up North, you were upset and gloomy if you did not see an airplane come in. It had your fresh food and vegetables. You could only have peanut oil for so long.

Senator Mercer: You talked about partnerships with respect to tourism and you mentioned Kamloops, and Kelowna, I believe.

Mr. Tripp: I mentioned Cranbrook.

Senator Mercer: How does the partnership with Kamloops, and I think you mentioned the ski hill, work? How is it financed?

Mr. Tripp: I was in Cranbrook when we set up the relationship with Delta Air Lines. The community got together, some of the key tourism people, the ski resort operators and lodge operators and so forth in Cranbrook and they backstopped the profit assurance for Delta. The revenue guarantee for Delta came through this group. It was called the Fly YXC Alliance. YXC is the Cranbrook Airport designator. That was set up to backstop the revenue guarantee that Delta requested when they came in. For the record, Delta is no longer coming in because the increase in the Canadian dollar killed that market.

une escale. L'aéroport d'Anchorage est devenu très bon dans ce secteur et c'est parce qu'il traite des chargements de marchandises périssables et que les avions peuvent y faire escale pour se ravitailler en carburant, de même que pour charger ou décharger de la marchandise.

Fort St. John, en Colombie-Britannique, est dans la même trajectoire que Prince George. Une grande partie des avions de fret qui passent au-dessus proviennent de l'Est des États-Unis et se rendent vers l'Asie. On a pris cela en considération. À un moment, parce qu'il y avait un terrain disponible et que l'aéroport en était propriétaire, on souhaitait prolonger les pistes jusqu'à 10 000 pieds et prendre les avions de fret. La conclusion est que, à Fort St. John, il n'y a pas de marchandises périssables à charger sur ces avions et il n'y a pas de marché pour décharger un 747 plein. En l'absence d'un marché, ce n'est pas viable.

Dans certains de ces aéroports, cela peut l'être. Prince Rupert en est un excellent exemple. Une énorme quantité de fruits de mer périssables en sont expédiés. C'est un bon marché, mais de petits avions desservent ce marché et ils le desservent en transportant la marchandise directement jusqu'à Vancouver, la plaque tournante des gros avions de fret. C'est le cas de certains petits aéroports, mais pas autant qu'à Anchorage ou à Vancouver.

M. Tripp : L'autre cas que nous voyons est que nous avons un énorme marché pour notre petit aéroport. De la marchandise périssable est acheminée dans le Nord. Il y a également un important distributeur de marchandise au nord, à Pickle Lake. Wasaya Airways y charge des denrées et les acheminent vers le nord.

Auparavant, lorsque je travaillais pour Nordair, nous transportions des denrées jusque dans l'Arctique, au-delà du réseau d'alerte avancé. Je pense que Canadian North le fait encore. Les petits aéroports ont encore un rôle à jouer pour approvisionner les collectivités éloignées. N'importe qui dans le Nord vous aurait dit que leur vie en dépend. Lorsque j'étais dans le Nord, quand l'avion ne passait pas, il y avait de quoi être déçu et morose. C'est l'avion qui transportait votre nourriture et vos légumes frais. À la longue, c'est lassant l'huile d'arachides.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé de partenariat pour le tourisme et vous avez mentionné Kamloops, et Kelowna, je crois.

M. Tripp : J'ai mentionné Cranbrook.

Le sénateur Mercer : Comment fonctionne le partenariat avec Kamloops, et je pense que vous avez mentionné un centre de ski? Comment est-il financé?

M. Tripp : J'étais à Cranbrook quand nous avons établi la relation avec Delta Air Lines. La collectivité s'est serré les coudes, certains des principaux intervenants du secteur du tourisme, les exploitants de centre de ski et de pourvoiries et ainsi de suite, à Cranbrook, et elle a adossé la garantie de profits pour Delta. La garantie de revenus pour Delta est venue de ce groupe, qui s'appelait la Fly YXC Alliance. YXC désigne l'aéroport de Cranbrook. L'Alliance a été créée pour adosser la garantie de revenus que Delta a demandée pour venir. En passant, Delta ne se rend plus à Cranbrook parce que la hausse du dollar canadien a plombé le marché.

It was very beneficial to both sides because it allowed people to fly up from the U.S. and experience skiing in Canada, and it also allowed the people from Canada to get down to some of the areas in the United States and experience skiing down there. It also opened up a huge gateway for people. Instead of going all the way into Vancouver, especially with the Olympic Games gearing up, it allowed people to exit Canada through a different gateway and still have the opportunity to fly to numerous locations within the U.S. through a more convenient gateway than Vancouver. That was because of the retrofit Vancouver was going through in preparation for the Olympic Games.

The Chair: We have heard the expression “backstopping,” where communities would guarantee one of the airlines a certain level of revenue. You say Delta is not going there any longer. How much did the community give to Delta in the guarantees or did they just arrive at an agreement that the market was not there any longer?

Mr. Tripp: They arrived at an agreement that the market no longer existed. In each community, the amount of backstop is different based on what they think their loads will be and what the airline figures their costs will be coming in there. In this case, it was a mutual agreement. They left on very good terms and they could come back in on a moment's notice.

Mr. Maier: What has happened in many of these cases is that the airlines will come into a community or the community will go to the airline and say that they want them to operate a service, and in the case of Kamloops, it was Kamloops to Seattle. The airline said they needed a 70 per cent load factor to break even. It was a 50-seat aircraft; they needed 35 people on that aircraft all the time. What the community will do at that point, and they have done this in the past, is guarantee it. If they sell 60 seats this week, the community will pick up the difference at whatever the airfare has been determined. The level funding can vary dramatically when you go into what we have called a ticket trust program or a guaranteed seat sale program for the airlines.

Senator Plett: Mr. Tripp, where did Sioux Lookout get the money to build its new terminal?

Mr. Tripp: That terminal was retrofitted back in 1992, and those dollars came from the municipality.

Senator Plett: Was it not done a little later than 1992 as well?

Mr. Tripp: No; 1986 and 1992 are the last two times.

Senator Plett: I want to check those numbers because I think I worked on it later than that. Anyway, we will check those numbers.

I hope that we will have the owners of Bearskin Air as witnesses in at some point and I will ask them the same question, but the Sioux Lookout operation, and I am sure there are others similar, in fact is not there to service Sioux Lookout and Thunder Bay, it is there to service the North.

Mr. Tripp: Correct.

Senator Plett: This is a situation where, since we are here, we will fly to Winnipeg and to Thunder Bay. Clearly, they must be filling up the airplanes at \$1,100. I want you to understand that I

Cette alliance était très profitable pour les deux parties parce que cela permettait à des gens des États-Unis de venir en avion skier au Canada et aussi aux gens du Canada de se rendre dans certaines régions des États-Unis pour y faire du ski. Cela a également ouvert une énorme porte d'entrée. Plutôt que de faire tout le chemin jusqu'à Vancouver, surtout à l'approche des Jeux olympiques, elle a permis aux gens de quitter le Canada par une autre sortie tout en pouvant encore se rendre à divers endroits aux États-Unis en passant par un endroit plus commode que Vancouver. C'est en raison des rénovations qui étaient en cours à Vancouver en vue des Jeux olympiques.

Le président : Nous avons entendu parler de « garantie de profits » pour désigner les collectivités qui garantissent à un transporteur aérien un certain niveau de revenus. Vous dites que Delta n'y va plus. Combien la collectivité a-t-elle donné en garanties à Delta ou ont-ils simplement convenu qu'il n'y avait plus de marché?

M. Tripp : Ils ont convenu qu'il n'y avait plus de marché. Dans chaque collectivité, le montant de la garantie est différent selon les charges prévues et les coûts estimés par le transporteur aérien pour y offrir un service. Dans le cas présent, cela s'est fait d'un commun accord. Ils se sont séparés en très bons termes en convenant que Delta pourrait revenir n'importe quand.

M. Maier : Ce qui se passe, dans bien des cas, c'est que le transporteur vient dans la collectivité ou la collectivité s'adresse à lui pour dire qu'elle voudrait qu'il y offre un service et, dans le cas de Kamloops, il s'agissait d'un service de Kamloops à Seattle. Le transporteur aérien a dit qu'il lui fallait un coefficient de remplissage de 70 p. 100 pour rentrer dans ses frais. Il s'agissait d'un appareil de 50 places. Il fallait 35 passagers sur tous les vols. À ce stade, ce que la collectivité fait, et cela a été fait par le passé, c'est d'offrir une garantie. S'ils vendent 60 billets cette semaine, la collectivité paiera la différence au tarif qui a été fixé. Ce financement peut varier énormément lorsqu'il s'agit de ce que nous appelons un programme de fiducie pour les billets ou un programme de vente de places garantie pour le transporteur aérien.

Le sénateur Plett : Monsieur Tripp, où a-t-on trouvé l'argent à Sioux Lookout pour construire la nouvelle aérogare?

M. Tripp : Cette aérogare a été rénovée en 1992 et l'argent provenait de la municipalité.

Le sénateur Plett : N'y a-t-il pas eu d'autres travaux après 1992?

M. Tripp : Non, les deux dernières fois, c'était en 1986 et en 1992.

Le sénateur Plett : Je vais vérifier ces chiffres, car il me semble que j'y ai travaillé par la suite. Nous les vérifierons de toute façon.

J'espère que nous pourrions avoir les témoignages des propriétaires de Bearskin Air et je leur poserai la même question, mais l'aéroport de Sioux Lookout, et je suis certain que ce n'est pas le seul, n'est pas là pour desservir Sioux Lookout et Thunder Bay, mais le Nord.

M. Tripp : Exact.

Le sénateur Plett : C'est un cas où, si nous nous y trouvons, nous prendrons l'avion pour Winnipeg et pour Thunder Bay. Il est clair qu'ils doivent remplir les avions à 1 100 \$ le billet. Je veux

am not supporting this. It is appalling that you have to pay \$1,100, but it is not there to service that traffic; it is there to service the North.

Mr. Tripp: Bearskin is there to service Winnipeg and Thunder Bay. They gave up their rights to the North a few years back and sold them to Wasaya, which now has the pure rights for the North.

Senator Plett: Bearskin Air no longer flies into Bearskin Lake and Big Trout Lake.

Mr. Tripp: No, that is all done with First Nations-run Wasaya.

Senator Plett: Certainly, they used to.

Mr. Tripp: I agree with you, sir. Back when Wasaya was not in the picture, we had Bearskin and Voyageur. Voyageur ran Winnipeg and Thunder Bay, and Bearskin ran the North. It was true at that point. We just recently did a straw poll, a survey of customers going through the terminal building. We were amazed the number of people through for business that are going to points beyond Thunder Bay and Winnipeg, and that actually drive in from Kenora and Dryden to Sioux Lookout and then fly because they can go on Bearskin, for example, or into Thunder Bay and pick up Porter. Porter has been a godsend for people going into Toronto because they can get right down to the business district from the Island Airport. With the free shuttle across to the Royal York Hotel, you are there. Porter has been a saviour for that piece. I am not plugging Porter, though. I would love to see them at Sioux Lookout.

Sioux Lookout has Bearskin for Winnipeg and Thunder Bay. Having said that, I will say that they have been sold, if you are not aware.

Senator Plett: Yes, it was a Manitoba company.

Mr. Tripp: It was to a Manitoba company, which we are glad to see because this will maybe allow for greater expansion in through the EIC group with Calm Air and others they have. We might see greater expansion into our airport. Bearskin is predominantly the two destinations.

Senator Plett: I think Mr. Tripp made the observation that everyone is running out of money. The municipalities do not have the money; the provincial government does not have the money. The fact is that no government has any money, it is all our money, and when we say they do not have the money, the federal government has a \$56 billion deficit. They made promises back in 1997, was it?

Mr. Maier: They made the promises in 1995.

Senator Plett: I support that we should as a government, as a country, keep those promises. You people need to continue to run very important airports and very important services. However, you say these other governments do not have the money. Maybe it is a revenue stream, but if they give up that revenue stream, how do you suggest they replace it?

que vous compreniez que je n'appuie pas cela. Il est épouvantable que vous deviez payer 1 100 \$, mais l'aéroport n'est pas là pour desservir cette clientèle, mais pour desservir le Nord.

M. Tripp : Bearskin est là pour desservir Winnipeg et Thunder Bay. Il a renoncé à ses droits au marché du Nord il y a quelques années pour les vendre à Wasaya, qui en a maintenant les droits exclusifs.

Le sénateur Plett : Bearskin Air n'offre plus de vols à Bearskin Lake et à Big Trout Lake.

M. Tripp : Non, le service est maintenant entièrement assuré par Wasaya, qui est dirigé par les Premières nations.

Le sénateur Plett : Mais, c'était Bearskin qui le faisait.

M. Tripp : Je suis d'accord avec vous. À l'époque où Wasaya n'était pas encore là, nous avions Bearskin et Voyageur. Voyageur assurait le service pour Winnipeg et Thunder Bay et Bearskin dans le Nord. C'était alors vrai. Nous avons récemment fait un sondage informel auprès des clients à l'aérogare. Nous avons été étonnés par le nombre de personnes qui voyagent par affaires et qui vont plus loin que Thunder Bay et Winnipeg et qui viennent en voiture de Kenora et Dryden à Sioux Lookout, puis qui prennent l'avion parce qu'elles peuvent prendre un avion de Bearskin, par exemple, ou qui vont jusqu'à Thunder Bay, puis prennent un vol de Porter. Porter est une bénédiction pour les voyageurs qui vont à Toronto, car, de l'aéroport sur l'île, ils ont facilement accès au quartier des affaires. La navette gratuite de l'hôtel Royal York vous y amène. Porter a sauvé la situation. Je ne fais pas de publicité pour Porter, cependant. J'aimerais voir ce transporteur à Sioux Lookout.

À Sioux Lookout, il y a Bearskin pour Winnipeg et Thunder Bay. Cela étant dit, je signale que l'entreprise a été vendue, au cas où vous ne le sauriez pas.

Le sénateur Plett : Oui, c'était une entreprise du Manitoba.

M. Tripp : Elle a été vendue à une entreprise du Manitoba, ce dont nous nous réjouissons parce que cela permettra peut-être une plus grande expansion grâce au groupe EIC avec Calm Air et d'autres entreprises qu'il possède. Nous pourrions voir une plus grande expansion dans notre aéroport. Bearskin offre essentiellement les deux destinations.

Le sénateur Plett : Je pense que M. Tripp a fait observer que tout le monde était à court d'argent. Les municipalités n'ont pas l'argent. Le gouvernement provincial n'a pas l'argent. Le fait est qu'aucun gouvernement n'a d'argent. C'est toujours notre argent et, lorsque nous disons qu'ils n'ont pas l'argent, mentionnons que le gouvernement fédéral a un déficit de 56 milliards de dollars. Il a fait des promesses en 1997, n'est-ce pas?

M. Maier : Il a fait les promesses en 1995.

Le sénateur Plett : Je trouve que le gouvernement, le pays, devrait remplir ces promesses. Vous devez continuer à faire fonctionner des aéroports et des services très importants. Toutefois, vous dites que les autres gouvernements n'ont pas l'argent. C'est peut-être une source de revenus, mais s'ils laissent tomber cette source de revenus, comment devraient-ils la remplacer, selon vous?

I am not expecting an answer. If they take away that revenue stream, they do not have the money. It is your tax dollars and mine that will pay for it no matter what level of government increases it.

We need a concrete recommendation at the end of this report, as Senator Cochrane has said, but we also need to have a responsible recommendation.

Mr. Maier: Absolutely. From the airport's perspective, we have always advocated from an industry's perspective — user-pay. The issue we have is that the users are paying but they are not seeing the results of what they are paying. Whatever the users pay should be reinvested back into the system instead of used as another form of taxation. That is really what it has become.

The Chair: Mr. Maier, Mr. Tripp, thank you very much for your presentations. You could see that the interest of our members in your presentation. You will certainly see some of your comments come back in the form of your participation in our report.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Thursday, March 10, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:00 a.m. to study Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I would like to call the meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order and thank you all for being here today.

This morning, we begin the study of Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act.

[*English*]

We are pleased to welcome the Honourable Vic Toews, Minister of Public Safety; Graham Flack, Associate Deputy Minister; Chris Gregory, Director, North America; and Paul Shuttle, Executive Director and Senior General Counsel, Legal Services.

Hon. Vic Toews, P.C., M.P., Minister of Public Safety: Thank you for the invitation to be here today. It is a great pleasure to appear before the committee to assist in you in your deliberations on Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act.

My remarks begin with the observation that our government appreciates the spirit of cooperation demonstrated in the other place, which has helped to strengthen the legislation before us in several ways. I am confident that we can continue to work together in the same spirit of cooperation to help ensure that Bill C-42 is passed into law in the most timely and expeditious way possible. The bill is important for a number of reasons.

Je ne m'attends pas à une réponse. S'ils suppriment cette source de revenus, ils n'auront pas l'argent. C'est avec l'argent des contribuables, donc le vôtre et le mien, que le gouvernement, quel que soit son niveau, financera l'augmentation.

Il nous faut une recommandation concrète à la fin de ce rapport, comme l'a dit le sénateur Cochrane, mais il nous faut aussi une recommandation responsable.

M. Maier : Absolument. Pour l'aéroport, nous avons toujours adopté le point de vue de l'industrie, celui de l'utilisateur payeur. Le problème que nous avons, c'est que les utilisateurs payent, mais ils ne voient pas les résultats de ce qu'ils paient. L'argent que versent les utilisateurs devrait être réinvesti dans le système plutôt que d'être utilisé comme une autre forme de taxe. C'est vraiment ce que c'est devenu.

Le président : Monsieur Maier, Monsieur Tripp, merci beaucoup de votre présentation. Vous avez pu constater l'intérêt porté par nos membres à votre présentation. Vous verrez assurément certaines de vos observations sous la forme de votre participation à notre rapport.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le jeudi 10 mars 2011

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures, pour étudier le projet de loi C-42, loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

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 et je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui.

Ce matin, nous entreprenons notre étude du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

[*Traduction*]

Nous avons le plaisir d'accueillir l'honorable Vic Toews, ministre de la Sécurité publique; Graham Flack, sous-ministre délégué; Chris Gregory, directeur, Amérique du Nord; Paul Shuttle, directeur exécutif et avocat général principal, Services juridiques.

L'honorable Vic Toews, C.P., député, ministre de la Sécurité publique : Merci de m'avoir invité ici aujourd'hui. J'ai l'immense plaisir d'être présent à cette réunion du comité pour participer aux délibérations sur le projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique.

Permettez-moi tout d'abord de vous faire remarquer que le gouvernement apprécie l'esprit de collaboration qui règne à la Chambre des communes et qui a contribué à renforcer de plusieurs façons le projet de loi à l'étude aujourd'hui. Je suis convaincu que nous pourrions tous continuer à travailler dans le même esprit de collaboration afin que le projet de loi C-42 soit adopté le plus rapidement possible. En effet, le projet de loi C-42 est important pour plusieurs raisons.

First, Bill C-42 will ensure that Canadians who travel by air can continue to access southern destinations in the best way possible. Second, it will contribute to North American aviation security, a goal that we all share. These are important benefits but, just as important, is the need to protect individual privacy rights and to ensure that we balance the need for increased security with the need to protect the values and civil liberties, which have made this the great country it is today. This is the balance that Bill C-42 achieves, one that our government has been committed to achieving since we were first elected in 2006.

Allow me to explain briefly how Bill C-42 will achieve that balance and to address several misconceptions I have heard about Bill C-42. In essence Bill C-42 is a complement to what was done by the Liberal government in 2001 as part of Canada's response to the tragic events of September 11. In the wake of the 9/11 attacks, the government of the day amended the Aeronautics Act so that Canadian airline companies could provide the Americans with passenger information for all flights scheduled to land in that country. Specifically, Parliament amended section 4.83 of the Aeronautics Act to allow air carriers to share passenger information without requiring informed consent as normally required by Canadian law. Bill C-42 proposes to amend the same section of the Aeronautics Act so that Canadian airlines can provide the Americans with information for flights that overfly American airspace on their way to destinations such as Mexico and the Caribbean. This is in accordance with the Transportation Security Administration's Secure Flight Program; Final Rule, which was published in 2008 in response to the recommendations of *The 9/11 Commission Report* and the Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act of 2004.

There are obvious security reasons why this is necessary. As the Secure Flight Program; Final Rules notes, flights that overfly the United States have the potential to cause harm due to their proximity to locations that may be potential terrorist targets, such as major metropolitan areas and critical infrastructure. Our friends and allies south of the border have the legal right under international law, as we have, to know who is coming into their country, by land, sea or airspace.

The Chicago Convention, to which Canada is a party, requires compliance with:

. . . the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory . . .

D'abord, il nous permettra de nous assurer que les Canadiens qui voyagent par avion continuent d'avoir la possibilité de se rendre dans le Sud de la façon la plus simple possible. Ensuite, le projet de loi contribuera à la sûreté aérienne en Amérique du Nord, un objectif que nous partageons tous, j'en suis certain. Il s'agit d'avantages indéniables, mais il est tout aussi important de protéger les droits liés à la protection des renseignements personnels et de respecter l'équilibre entre la nécessité de renforcer la sécurité et celle de protéger les valeurs et les libertés civiles qui caractérisent notre grande nation. Le projet de loi C-42 permet d'atteindre cet équilibre, un but que notre gouvernement s'est engagé à atteindre depuis notre élection en 2006.

Laissez-moi maintenant expliquer brièvement comment le projet de loi actuellement à l'étude permettra d'atteindre cet équilibre. J'aimerais également rétablir certains faits au sujet du projet de loi C-42. Le projet de loi viendra essentiellement appuyer les mesures qui furent prises à la suite des événements tragiques du 11 septembre 2001 par le gouvernement libéral qui dirigeait alors le Canada. À la suite des attaques du 11 septembre, le gouvernement au pouvoir a modifié la Loi sur l'aéronautique pour que les compagnies aériennes canadiennes puissent fournir au gouvernement américain les renseignements relatifs aux passagers sur tous les vols devant atterrir aux États-Unis. Plus précisément, le Parlement a modifié l'article 4.83 de la Loi sur l'aéronautique pour permettre aux transporteurs aériens d'échanger des renseignements au sujet des passagers sans devoir obtenir leur consentement éclairé, comme l'exige la loi canadienne. Le projet de loi C-42 propose de modifier le même article de la Loi sur l'aéronautique de sorte que les compagnies aériennes canadiennes puissent fournir au gouvernement américain les renseignements relatifs aux passagers des vols qui survoleront l'espace aérien des États-Unis, comme les vols à destination du Mexique et des Caraïbes. Ces modifications sont conformes à la version définitive du programme Secure Flight de la Transportation Security Administration, qui a été publiée en 2008 pour donner suite aux recommandations de la Commission d'enquête sur les événements du 11 septembre 2001 et à la Intelligence Reform and Terrorism Prevention Act adoptée en 2004.

Ces mesures sont nécessaires pour des raisons de sécurité évidentes. Comme l'affirme la version définitive du programme Secure Flight, les aéronefs qui survolent l'espace aérien des États-Unis sont susceptibles de causer des dommages en raison de leur proximité par rapport aux zones sensibles pouvant être ciblées par des terroristes, telles que des régions métropolitaines importantes et des infrastructures essentielles. Nos voisins et alliés du sud de la frontière ont le droit, en vertu du droit international, tout comme nous d'ailleurs, de connaître l'identité des personnes qui entrent dans leur pays, que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne.

En fait, la Convention de Chicago dont le Canada est signataire, exige le respect

[...] des lois et règlements d'un État contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire...

The legal basis for requiring passenger information for all flights that overfly American airspace is therefore strong.

Bill C-42 will allow Canadian airlines to comply with international and American law. It will provide Canadian airlines with continued access to southern destinations without forcing them to circumvent U.S. airspace. It will build on a number of initiatives already under way with our international partners to improve aviation security.

One misconception I have heard recently is that compliance with the U.S. Secure Flight Program; Final Rule would force Canadians to give the American government personal information, such as race, religion or ethnic identifiers. This is wrong. The U.S. Secure Flight Program is specific whereby it stipulates that airline companies must provide the American government with a passenger name, date of birth, gender, redress number and other information such as certain passport and itinerary information, if it is available.

For passport information, the U.S. Secure Flight Program; Final Rule is specific that air carriers must transmit to the Transportation Security Administration the passport number, country of issuance and expiry date. Itinerary information includes non-personal information such as flight number, departure time and arrival time. The fully itemized list is on page 64,024 of the U.S. Secure Flight Program.

Nowhere in the U.S. Secure Flight Program is there mention of any requirement for airlines to provide information such as race or religion. There is no requirement to provide information such as address, phone numbers, credit card numbers, frequent flyer numbers or meal or seat preferences.

Another misconception I have heard is that Bill C-42 would require Canadian airlines to pass along passenger information that could be matched against the no-fly list and arbitrarily and indiscriminately forwarded to police or immigration officials. The U.S. Secure Flight Program is specific in stating that the purpose of collecting passenger information is to guard against possible aviation and national security threats. We have written confirmation from the Americans that passenger information will not be forwarded to other agencies except in extremely limited circumstances and then only for aviation or national security purposes.

On this subject, Ambassador Jacobson states in his November 30, 2010, letter to Merv Tweed, Chair of the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities:

Dans ces conditions, le fondement juridique relatif à la demande de renseignements sur les passagers des aéronefs qui survolent l'espace aérien des États-Unis est solidement établi.

Le projet de loi C-42 permettra aux compagnies aériennes canadiennes de se conformer à la législation américaine et internationale. Les compagnies aériennes canadiennes pourront ainsi maintenir les vols à destination du Sud sans être forcées de contourner l'espace aérien des États-Unis. Le projet de loi s'appuiera sur un certain nombre d'initiatives qui sont actuellement mises en œuvre en collaboration avec nos partenaires internationaux et qui visent à accroître la sûreté aérienne.

J'ai récemment entendu des gens soutenir, à tort, que l'observation du programme Secure Flight des États-Unis forcerait les Canadiennes et les Canadiens à fournir au gouvernement américain des renseignements personnels concernant leur race, leur religion ou des indicateurs ethniques. Ces allégations sont fausses. La version définitive de la Secure Flight Rule est très précise. Elle stipule que les compagnies aériennes doivent fournir des renseignements indiquant le nom du passager, sa date de naissance, son sexe, son numéro de révision et d'autres données, notamment sur le passeport et l'itinéraire, dans la mesure du possible.

En ce qui concerne les renseignements sur le passeport, la version définitive du programme Secure Flight est très précise et stipule que les compagnies aériennes doivent indiquer à la Transportation Security Administration le numéro du passeport, sa date d'expiration, ainsi que le pays d'émission. Les renseignements sur l'itinéraire comprennent des données de nature non personnelle comme le numéro de vol, l'heure de départ et l'heure d'arrivée. Une liste complète des renseignements requis figure à la page 64 024 de la version définitive du Secure Flight Program.

Rien n'indique dans ce document que les compagnies aériennes doivent fournir des renseignements concernant par exemple la race ou la religion, ni les adresses, les numéros de téléphone, les numéros de carte de crédit, les numéros de grand voyageur ou les préférences quant aux repas ou au siège.

J'ai également entendu dire que le projet de loi C-42 exigerait des compagnies aériennes qu'elles transmettent des informations relatives aux passagers qui pourraient ensuite être comparées à la liste de personnes interdites de vol, mais aussi transmises aux responsables des services de police ou de l'immigration, de façon arbitraire et non discriminatoire. Le programme Secure Flight des États-Unis est précis et stipule que la collecte de renseignements sur les passagers vise à protéger le pays des menaces possibles envers la sûreté aérienne et la sécurité nationale. Le gouvernement américain nous a confirmé par écrit que les renseignements sur les passagers ne seront pas transmis à d'autres organismes, sauf dans certaines circonstances extrêmement particulières, et uniquement à des fins de sûreté aérienne et de sécurité nationale.

À ce propos, l'ambassadeur Jacobson a déclaré dans sa lettre du 30 novembre 2010, adressée à Merv Tweed, président du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités :

Secure flight information is not shared widely for law enforcement or for immigration purposes . . .

The letter continues:

Any information shared is limited to an individual or limited group of individuals for a specific investigative purpose related to terrorism or national security.

Ambassador Jacobson points out:

Since the inception of the Secure Flight Program, TSA has provided information about a traveler to federal law enforcement officials on only three occasions to further a terrorism or national security investigation. This is after hundreds of millions of passengers have flown under the same U.S. Secure Flight Program.

Honourable senators, our government is committed to working with our international partners to help strengthen aviation security. We are committed to protecting the safety and security of Canadians and to cracking down on terrorists, wherever they may be. However, we are also committed to upholding the values and beliefs that have made this the great country it is today. We need to stay safe, but we also need to uphold and strengthen the vital cornerstones of our way of life, such as due process, the rule of law and the preservation of individual civil liberties, the Charter of Rights and Freedoms and privacy rights. In that vein, I am proud to note that our government supported an amendment to Bill C-42 that will mandate a review of the legislation commencing two years following Royal Assent and to be completed one year after that.

I also want to highlight the amendment supported by our government that stipulates that passenger information will not be passed to any other government other than the U.S. government, for overflights. This means that parliamentary approval will be required should another country request passenger information for overflights.

As well, our government has supported an amendment that will stipulate in the act that airlines must notify passengers that their information will be shared with the Transportation Security Administration for all flights that overfly American airspace.

Honourable senators, Bill C-42 is necessary. It is vitally important to our national airlines. It is vitally important to the Canadian public and to our tourism industry. I know that all senators understand how important it is for Canada to continue to work with our international partners to help further strengthen aviation security.

Les renseignements obtenus en vertu du programme Secure flight ne sont communiqués que dans certaines situations relatives à l'application de la loi ou à l'immigration [...]

Il poursuit :

Tous les renseignements transmis se limitent à des particuliers ou à des groupes limités de particuliers, dans le cadre d'enquêtes précises liées au terrorisme ou à la sécurité nationale.

L'ambassadeur Jacobson précise d'ailleurs :

Depuis la mise en place du programme Secure Flight aux États-Unis, la TSA a transmis à trois reprises seulement des renseignements au sujet de passagers aux responsables fédéraux de l'application de la loi pour faire avancer des enquêtes sur le terrorisme ou la sécurité nationale, et ce, après que des centaines de millions de passagers eurent voyagé dans le cadre de ce même programme.

Mesdames et messieurs les sénateurs, notre gouvernement s'engage à collaborer avec ses partenaires internationaux afin d'aider à renforcer la sûreté aérienne. Nous sommes déterminés à protéger les Canadiennes et les Canadiens et à prendre des mesures sévères contre les terroristes, peu importe où ils se trouvent. Toutefois, nous nous engageons aussi à respecter les valeurs et les croyances qui ont fait du Canada le pays remarquable qu'il est aujourd'hui. Nous devons être en sécurité, mais nous devons aussi conserver et renforcer les principes de base du mode de vie canadien, soit l'application régulière de la loi, la primauté du droit et la protection des libertés civiles individuelles, de la Charte canadienne des droits et libertés et des renseignements personnels. C'est pourquoi je suis fier de faire remarquer que notre gouvernement a appuyé un amendement au projet de loi C-42 qui exigera qu'un examen de la loi se déroulant sur une période d'au plus un an soit amorcé deux ans après l'octroi de la sanction royale.

Je tiens également à souligner l'amendement, appuyé lui aussi par notre gouvernement, qui stipule que les renseignements concernant les passagers qui survoleront le territoire américain ne seront pas transmis à d'autres gouvernements que celui des États-Unis. Par conséquent, tout autre pays qui désirerait obtenir des renseignements sur les passagers survolant son territoire devra obtenir l'approbation du Parlement.

De plus, notre gouvernement a appuyé un amendement qui amènera la loi à préciser que les compagnies aériennes doivent aviser les passagers que leurs renseignements seront transmis à la Transportation Security Administration pour tous les vols qui entreront dans l'espace aérien des États-Unis.

Mesdames et messieurs les sénateurs, le projet de loi C-42 est indispensable. Il est essentiel aux compagnies aériennes canadiennes. Il est essentiel aux Canadiennes et Canadiens et à notre industrie touristique. Je sais que tous les sénateurs comprennent ce que représente la collaboration du Canada et de ses partenaires internationaux pour le renforcement de la sûreté aérienne.

Senator Housakos: Minister, when the bill was before the House of Commons committee, it was amended to create a statutory review of the act by the House of Commons alone. Being one of the constituent parts of Parliament, the Senate has long insisted on its right to be included in any statutory review process. Under normal circumstances, an amendment would be brought forward to correct this oversight by the Commons. However, we do understand, given the pressing nature of the legislation and the political uncertainty in the House of Commons, that it would be unwise for us to risk sending the bill back to that chamber at this time. Would you undertake to support a Senate bill that would include our chamber in the review of the act?

Mr. Toews: Yes, that issue has been brought to my attention. That was an oversight and should not have occurred. I would support a private member's bill to ensure that the Senate has a part in that review, as it properly should.

Senator Fox: Minister, this may be a picayune point, but you mentioned, "redress number." I am not sure I understand redress number.

Chris Gregory, Director, North America, Public Safety Canada: The redress number is related to the Traveler Redress Inquiry Program, called TRIP. In the past, there have been some unfortunate situations of people being misidentified or people that might share a name with someone on the U.S. no-fly list. In those cases where a traveller has had some troubles getting through airports, the Department of Homeland Security welcomes people to go to their website and fill out some personal information. DHS then sends them a letter with a particular number on it, and that is the redress number. That number then facilitates travel in the future.

Senator Fox: That was leading into my second question. What happens to a Canadian citizen who ends up on the no-fly list and ought not to be there? I guess that is part of the answer.

Mr. Toews: That is a good part of answer.

Mr. Gregory: In any cases with which I am familiar, it has been people who are not actually on the no-fly list. Before this program came into being, airlines had the U.S. no-fly list, and it was the responsibility of airlines to do the matching between the passenger manifests and the U.S. no-fly list.

One reason this program is being implemented is according to the U.S. government, the airlines were not doing a good job of the matching process. Sometimes where an initial or a name was close to a name on the list, they would err on the side of caution, phone up DHS, and then there would be a process to confirm that the person was in fact not the person on the list. Sometimes they were younger people. We heard anecdotally about Boy Scouts been denied boarding.

Le sénateur Housakos : Monsieur le ministre, lorsque le projet de loi avait été soumis à l'examen du comité de la Chambre des communes, il avait fait l'objet d'un amendement afin qu'il soit examiné uniquement par la Chambre des communes. En tant que partie intégrante du Parlement, le Sénat a insisté sur son droit de prendre part au processus d'examen des lois. En temps normal, un amendement aurait été proposé afin de remédier à cette erreur de la Chambre des communes. Cependant, nous comprenons qu'en raison du caractère urgent de cette loi et de l'incertitude politique qui règne à la Chambre des communes, il serait risqué de renvoyer le projet de loi à cette Chambre en ce moment. Accorderiez-vous votre appui à une loi du Sénat proposant d'inclure notre Chambre dans l'examen de cette loi?

M. Toews : Oui, la question a été portée à mon attention. C'est une erreur qui n'aurait jamais dû se produire. J'appuierais volontiers un projet de loi d'initiative parlementaire visant à permettre au Sénat de prendre part à cet examen, comme il aurait dû le faire normalement.

Le sénateur Fox : Monsieur le ministre, la question que je vais vous poser vous paraîtra peut-être anodine, mais vous avez parlé de « numéro de révision ». Je ne sais pas ce que c'est qu'un numéro de révision.

Chris Gregory, directeur, Amérique du Nord, Sécurité publique Canada : Le numéro de révision se rapporte au programme TRIP, le Traveler Redress Inquiry Program. Il est déjà arrivé, par le passé que certaines personnes soient confondues avec d'autres individus portant le même nom qui figuraient sur la liste d'interdiction de vol des États-Unis. Le département de la Sécurité intérieure invite les voyageurs qui rencontrent des difficultés dans les aéroports à se rendre sur son site Web et à fournir des renseignements personnels. Le département communique par la suite avec ces voyageurs afin de leur donner un numéro de révision qui devrait normalement faciliter leurs déplacements à l'avenir.

Le sénateur Fox : Voilà qui m'amène à ma deuxième question. Que se passe-t-il dans le cas d'un citoyen canadien dont le nom figure par erreur sur la liste d'interdiction de vol? Je suppose que vous venez de me fournir une partie de la réponse.

M. Toews : Oui, c'est une bonne partie de la réponse.

M. Gregory : Dans tous les cas dont j'ai eu connaissance, il s'agissait de personnes dont le nom ne figurait pas sur la liste d'interdiction de vol. Avant l'entrée en vigueur de ce programme, les transporteurs aériens consultaient la liste d'interdiction de vol des États-Unis et il leur incombait de comparer les manifestes des passagers avec cette liste.

Selon le gouvernement américain, c'est justement parce que les transporteurs aériens ne faisaient pas un bon travail que ce programme a été mis sur pied. En effet, les transporteurs péchaient par excès de précaution lorsqu'une initiale ou un nom ressemblait un peu trop à un nom qui figurait sur la liste et appelaient le département de la Sécurité intérieure, lançant ainsi un processus visant à confirmer que la personne en question n'était pas la même que celle qui figurait sur la liste. Parfois, l'âge ne correspondait pas du tout. Il paraît même que l'on a interdit à de jeunes scouts d'embarquer.

Those people are not on the list. It sometimes takes some time under the old system to confirm that that person is not on list. Under the new system, the U.S. government is confident, and they have tested it domestically now for some time, that, with their computers and their algorithms, they will significantly fewer cases of misidentification so this situation where people may have had troubles in the past will not happen in the future.

Senator Fox: Let us assume there is a case of mistaken identity. I get to the airport and I am refused access because I assume that the airline now knows that I am on some kind of list, but I am misidentified. How long would it take for a Canadian citizen to be able to obtain redress? Would the Canadian government be of any help to them in that regard?

Mr. Gregory: The citizen would be encouraged to contact DHS directly either through the embassy or through the consulate or through the website, and that would not take a matter of hours or days. It would take weeks, likely — I would rather be conservative in terms of my answer — to confirm that in fact you are not the person on the list. In 99.99 per cent of the cases, that would be the situation. It would be a Canadian citizen who is not the on the list but rather shares a name.

Senator Fox: Do I have access to any help from the Canadian government should that situation occur, or is it purely between the Canadian citizen and the U.S. authorities?

Mr. Gregory: You can always contact your member of parliament, senator. I am sure they can be of assistance in terms of your contacting the U.S. embassy. As a government official, I have sometimes been in contact with the U.S. embassy, but to get a TRIP number, a Canadian citizen would have to fill out the TRIP form, mail it to DHS, let that process take its course and receive their redress number. It is a basic process. They want to ensure that it is a different person with a different birth date, confirmed, and they send you a letter.

Senator Fox: Do I not get Minister Toew's cellphone number so I can call him up?

Mr. Gregory: You do not.

Mr. Toews: In your case, senator, I would make my cellphone available to you.

Senator Fox: I hope it would not be needed.

Senator Marshall: Welcome, minister and officials. A good portion of your opening remarks covered the issue of privacy, which is something of concern to all Canadians. Were there discussions with the Privacy Commissioner concerning this bill, or would she automatically review it? I am interested in hearing whether she had any comments on the proposed legislation.

Ces voyageurs ne figurent pas sur la liste. Il faut parfois du temps, avec le vieux système, pour confirmer que la personne ne figure pas sur la liste. Le gouvernement des États-Unis est convaincu que le nouveau système, à l'essai sur son propre territoire depuis quelque temps déjà, permettra, avec tous les ordinateurs et leurs algorithmes, de réduire considérablement le nombre de cas de confusion d'identité et d'éviter à l'avenir les situations fâcheuses qu'ont vécues certains voyageurs.

Le sénateur Fox : Supposons que je sois victime d'une erreur sur la personne. J'arrive à l'aéroport et le transporteur me refuse l'embarquement car il croit par erreur que je figure sur une liste d'interdiction de vol. Combien de temps faut-il à un citoyen canadien pour obtenir un numéro de révision? Est-ce que le gouvernement canadien peut aider dans de tels cas?

M. Gregory : Le voyageur est invité à contacter directement le DHS, le département de la Sécurité intérieure, soit par l'intermédiaire de l'ambassade ou du consulat, soit sur son site Web, et l'affaire serait réglée en quelques heures ou quelques jours. Il s'écoulera probablement plusieurs semaines — je vous donne une réponse plutôt prudente — avant que vous ne receviez confirmation que vous n'êtes pas la personne qui figure sur la liste. Voilà comment cela se passe dans 99,99 p. 100 des cas lorsqu'un citoyen canadien a le même nom qu'une personne qui figure sur la liste.

Le sénateur Fox : Dans une telle situation, est-ce que je pourrais obtenir de l'aide du gouvernement canadien ou est-ce que le citoyen canadien doit traiter directement avec les autorités des États-Unis?

M. Gregory : Vous pouvez toujours communiquer avec votre député. Je suis sûr qu'il vous aidera à contacter l'ambassade des États-Unis. À titre de représentant du gouvernement, il m'est arrivé de communiquer avec l'ambassade des États-Unis, mais pour obtenir un numéro TRIP, un citoyen canadien doit remplir le formulaire, l'expédier au DHS et attendre que sa demande soit traitée pour obtenir un numéro de révision. C'est un processus fondamental. On vérifie que vous êtes une personne différente, que vous êtes né à une date différente et, une fois les renseignements confirmés, on vous envoie une lettre.

Le sénateur Fox : Est-ce qu'on peut me donner le numéro de téléphone cellulaire du ministre Toews pour que je puisse lui parler directement?

M. Gregory : Non.

M. Toews : Puisque c'est vous, sénateur, je vous donnerai mon numéro de téléphone.

Le sénateur Fox : J'espère que je n'en aurai pas besoin.

Le sénateur Marshall : Je souhaite la bienvenue au ministre et aux représentants qui l'accompagnent. Une bonne partie de vos commentaires préliminaires concernaient la question de la protection de la vie privée, un aspect qui préoccupe tous les Canadiens et Canadiennes. La commissaire à la protection de la vie privée a-t-elle participé au débat entourant le projet de loi ou ce dernier lui sera-t-il automatiquement soumis? J'aimerais savoir si elle a formulé des commentaires au sujet du projet de loi.

Mr. Toews: Senator Marshall, there were discussions with the Privacy Commissioner. One of the first issues that we wanted to cover was to ensure that the Privacy Commissioner did not have concerns with the legislation.

Graham Flack, Associate Deputy Minister, Public Safety Canada: The challenge is that, while we recognize that the U.S. has full sovereignty over their airspace, the Canadian government has negotiated with the United States to limit the impact of this sovereignty. For example, if you fly from Toronto to Halifax, you overfly U.S. airspace. The U.S. has agreed to an exemption for these Canada-to-Canada flights. That is an example of how we negotiated with the United States.

I think there is wide recognition that if this is the information that the United States wants, then the United States has the legal authority to demand this information or refuse the overflight.

The Privacy Commissioner attempted to lay out, as the minister did in his remarks, the safeguards that the United States has put in place, which they face from their own advocates for privacy within the U.S. government, including a form of Privacy Commissioner that exists within the Department of Homeland Security. That is why you see in the rule that there is a range of things they are not collecting that may be of some interest to intelligence agencies, but, in the interests of limiting privacy, they focused down the list. There were consultations to lay this out. In response to representations to the United States, we have achieved some success in limiting the application of it, for example, in Canada-to-Canada overflights being exempted from the rule.

Senator Marshall: In the past, information has been provided to the U.S. Have there been any issues arising from what has been done in the past?

Mr. Flack: There are two issues. This bill deals with overflights. A more detailed regime applies if you are flying to the United States and landing in the United States. We have a significant history with that regime.

The challenge our airlines face is that in order to overfly the United States legally, they will be required, when this rule comes into place, to provide this information to the United States. Under our privacy legislation, under PIPEDA, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act, they would be barred from providing some of this information. They find themselves in a conundrum between violating U.S. law and violating Canadian law, and their only recourse would be to change the routing of the aircraft to stop it overflying the United States, which is a geographic challenge for Canada.

Senator Moore: Thank you, Minister, and other witnesses, for being here this morning.

M. Toews : Sénateur Marshall, il y a eu des discussions avec la commissaire à la protection de la vie privée. Une des premières choses que nous voulions vérifier, c'est que la commissaire n'avait pas d'objections concernant le projet de loi.

Graham Flack, sous-ministre délégué, Sécurité publique Canada : Dans les faits, bien que nous reconnaissons que les États-Unis exercent une souveraineté complète sur leur espace aérien, le gouvernement canadien a négocié avec eux afin de limiter l'impact de cette souveraineté. Par exemple, si vous prenez l'avion pour vous rendre de Toronto à Halifax, vous survolez l'espace aérien des États-Unis. Nos voisins du Sud ont accepté de faire une exception pour ces vols en partance et à destination du Canada. Voilà un exemple des négociations que nous avons eues avec les États-Unis.

Je pense qu'il est généralement reconnu que si les États-Unis souhaitent obtenir ce type d'information, ils ont l'autorisation légale de l'exiger ou de refuser le survol de leur territoire.

La commissaire à la protection de la vie privée a tenté de définir, comme le ministre l'a fait dans son exposé, les mesures de protection que les États-Unis ont mises en place afin de répondre eux-mêmes aux défenseurs des droits à la vie privée au sein du gouvernement des États-Unis, puisqu'il existe au département de la Sécurité intérieure l'équivalent du Commissariat à la protection de la vie privée. C'est pourquoi on peut constater que le règlement énumère toute une liste d'éléments d'information qui ne sont pas recueillis alors qu'ils pourraient intéresser les organismes de renseignement. Après consultations, les États-Unis ont réduit la liste des renseignements exigés, afin de protéger les droits à la vie privée. À la suite des démarches que nous avons faites auprès des États-Unis, nous sommes parvenus à réduire l'application du règlement, afin d'obtenir une exemption pour les vols en partance et à destination du Canada, par exemple.

Le sénateur Marshall : Nous avons déjà fourni de l'information aux États-Unis. Cela a-t-il soulevé des questions par le passé?

M. Flack : Il y a deux aspects différents. Le présent projet de loi concerne le survol du territoire. Le régime est plus détaillé dans le cas des vols à destination des États-Unis et avec escale dans ce pays. Il s'agit d'un pays tout à fait différent.

Lorsque le nouveau règlement s'appliquera, nos transporteurs aériens devront, s'ils souhaitent survoler légalement les États-Unis, leur fournir le type d'information requis. En vertu de notre législation sur la protection de la vie privée, de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, la LPRPDE, les transporteurs ne pourront pas fournir cette information. Ils seront donc pris dans un cercle vicieux puisque, s'ils veulent se conformer à la loi des États-Unis, ils seront en infraction par rapport à la loi canadienne et vice versa. La seule solution serait de modifier leur route aérienne et de cesser de survoler les États-Unis, ce qui présente une grande difficulté, compte tenu des caractéristiques géographiques du Canada.

Le sénateur Moore : Je remercie le ministre et les autres témoins d'être venus nous rencontrer ce matin.

As you may know, I spoke about this bill yesterday in the Senate. I ended my remarks by saying it is not an easy thing to balance the privacy issues with the national security issues.

You mentioned that the information goes to the U.S. Transportation Security Administration, but they cannot pass it on to anyone else except in situations regarding possible aviation and national security threats.

Do you have any sense of how strictly that may be applied? Someone can take that information and say the person is a possible threat. Everything is a possible threat. Having been there, the psyche of the United States post-9/11 is raw. Do you have any sense of how strictly that may be applied, Minister?

Mr. Toews: Some of our discussions with the Americans indicate clearly their sensitivity to sharing information for other types of law enforcement purposes. They are mindful of that. As has been mentioned here, it is not simply from our own government's expression of concern but internally, they have other advocates who are concerned about how widely information of this nature is shared.

The indications are that they take this quite seriously. The comments of Ambassador Jacobson indicate that the use of this information to other law enforcement agencies out of what we would call the mainstream national security kind of agencies has been very limited, and I think indicates the seriousness by which they are taking this responsibility.

Mr. Gregory: The other element is the fact that they would only be in a position to share with any other agency if a name was a direct hit on a name that appears on their no-fly or selectee list. It is not just a general judgment about whether or not someone may be a national security threat. That person would already have had to go through the process of being named to their no-fly list, for them to know that they have the information. If they are not on a no-fly list or selectee list, then that information and the name disappears from their system after seven days without their knowing it was there. There is a hard trigger.

Senator Moore: Minister, you mentioned that you have written confirmation from the U.S. Could you table that letter with the committee, please?

Mr. Toews: Yes, we will.

Senator Moore: Mr. Gregory, you mentioned the period of seven days. How confident are you that the information will then be expunged from the U.S. retrieval system?

Mr. Gregory: The confidence I have that it would be expunged comes from their final rule. It is what they have said they will do as is contained in their law-making process.

Comme vous le savez peut-être, j'ai pris la parole hier au Sénat pour commenter ce projet de loi. En conclusion, j'ai déclaré qu'il n'était pas facile de trouver le juste équilibre entre la protection de la vie privée et la protection de la sécurité nationale.

Vous avez indiqué que l'information est transmise à la Transportation Security Administration des États-Unis, mais que cet organisme ne peut la céder à personne d'autre, hormis à des fins de sûreté aérienne et de sécurité nationale.

Savez-vous dans quelle mesure cette garantie sera-t-elle appliquée de manière stricte? Quelqu'un pourra décréter, au vu de l'information, que la personne concernée constitue une menace possible. Tout peut être considéré comme une menace possible. J'ai pu constater moi-même que les nerfs sont à vif aux États-Unis, depuis les événements du 11 septembre. Savez-vous, monsieur le ministre, dans quelle mesure cette garantie sera-t-elle appliquée?

M. Toews : Les entretiens que nous avons eus révèlent clairement que les Américains sont très réticents à réutiliser l'information à d'autres fins d'application de la loi. Ils font très attention à cela. Comme on l'a mentionné un peu plus tôt, ce n'est pas simplement à cause des inquiétudes manifestées par notre gouvernement, mais aussi parce qu'ils ont eux-mêmes leurs propres chiens de garde qui veillent à limiter l'utilisation trop généralisée de ce type de renseignements.

Il semble qu'ils prennent cette question très au sérieux. Si l'on se fie aux commentaires de l'ambassadeur Jacobson, très peu d'informations provenant des organes centraux chargés de la sécurité nationale ont été utilisées par d'autres organismes d'application de la loi. Cela montre bien le sérieux avec lequel les États-Unis s'acquittent de cette responsabilité.

M. Gregory : D'autre part, ils ne pourraient partager cette information avec un autre organisme que si le nom d'une personne correspondait exactement à celui qui figure sur la liste d'interdiction de vol et de surveillance. Une simple décision générale concernant la possibilité qu'une personne constitue une menace à la sécurité nationale ne pourrait suffire à la transmission de l'information. Il faudrait d'abord que la personne en question soit nommée sur la liste d'interdiction de vol pour que l'organisme soit avisé que l'on possède des renseignements sur cette personne. Si le voyageur ne figure pas sur la liste d'interdiction de vol ni sur la liste de surveillance, son nom et l'information qui le concerne sont éliminés du système dans les sept jours qui suivent, sans que personne n'ait été alerté. Le mécanisme est donc très prudent.

Le sénateur Moore : Monsieur le ministre, vous avez dit que les États-Unis vous ont fourni une confirmation écrite. Pourriez-vous s'il vous plaît fournir ce document au comité?

M. Toews : Absolument.

Le sénateur Moore : Monsieur Gregory, vous avez parlé d'une période de sept jours. Êtes-vous certain que l'information sera éliminée dans un tel délai du système d'extraction des données des États-Unis?

M. Gregory : J'en suis convaincu et j'en veux pour preuve la version définitive du règlement. C'est ce qu'ils ont dit qu'ils avaient l'intention de faire, si l'on se fie à leur processus législatif.

Senator Moore: It is in the Secure Flight Program; Final Rule.

Mr. Gregory: Yes. It is akin to our Gazette process, to our regulatory-making process. It is something that they have said that they have done, and they have a system of checks and balances. It would be up to you to decide whether or not you think they will do that, but I can take that at face value as being something that they clearly state in their law and in their paperwork.

Mr. Flack: You asked why they picked seven days and not another length of time. The information we had from the United States was that in the event you actually had an incident, where an aircraft was overflying and the aircraft was successfully hijacked and crashed, they wanted to have the legal authority to be able to preserve the information for that immediate post-investigation period to understand if there were other risks in place. They could have picked another number but they thought seven days would give them enough time in the aftermath of an incident to perhaps match who the other passengers were and whether people were linked to other flights, et cetera.

Senator Moore: That makes sense.

Mr. Toews: I do have that letter that we referred to from Ambassador Jacobson, and I will leave it for the clerk. Unfortunately, I just have one copy, in English only.

Senator Moore: Is it agreed that we can accept that letter?

The Chair: For practical purposes, we will table it but not distribute it until it has been translated.

Senator Moore: In view of the fact that the United States does not have any diplomatic ties with Cuba, if we are all flying from Ottawa to Cuba and we have to give our information to the transportation people in the United States, is that viewed negatively. Do our names pop up on a list of Cuban sympathizers or something? Would that happen, or with respect to any other state with which the United States may not have proper diplomatic relations?

Mr. Flack: The final rule says the information can be retained only in the event that there is a threat to aviation security or to national security. The best evidence we have is that, of the tens of millions of passengers, only three names have been moved to law enforcement.

Senator Moore, I am aware of concerns about whether there might be an attempt to track businessmen, for example, doing business with Cuba. Legally, the rule does not permit them to do that, nor is there evidence in the practice to date, with this tiny number they have referred, that they would do that. In fact, the numbers indicate that general violations such as an outstanding arrest warrant have not been the focus of what the U.S. rules picked up. It is focused on national security and an immediate threat to aviation security.

Le sénateur Moore : Vous voulez parler de la version définitive du Secure Flight Program.

M. Gregory : C'est exact. C'est un processus semblable à notre Gazette qui se charge de l'établissement des règlements. C'est ce qu'ils ont indiqué avoir fait et ils disposent de mécanismes régulateurs. Bien sûr, vous pouvez vous faire votre propre opinion, mais je les crois sur parole, car ils l'ont clairement indiqué dans leurs documents et textes législatifs.

M. Flack : Vous avez demandé pourquoi ils ont choisi un délai de sept jours plutôt qu'un autre. D'après les informations que nous avons pu obtenir des États-Unis, c'est qu'en cas d'incident, en cas de survol du territoire par un aéronef, de détournement et d'écrasement de cet aéronef, les autorités veulent avoir le pouvoir légal de conserver cette information au cours de la période immédiate d'enquête afin d'être en mesure de déterminer s'il existe d'autres risques. Ils auraient pu choisir un autre délai, mais ils ont pensé que sept jours leur donnaient suffisamment de temps, à la suite d'un incident, pour éventuellement comparer les renseignements avec ceux d'autres passagers, afin de savoir si certains voyageurs avaient des liens avec les passagers embarqués sur d'autres vols, et cetera.

Le sénateur Moore : C'est logique.

M. Toews : J'ai cette lettre de l'ambassadeur Jacobson dont nous avons parlé. Je vais la laisser à la greffière. Malheureusement, je n'en ai qu'un seul exemplaire, en anglais.

Le sénateur Moore : Sommes-nous tous d'accord pour accepter cette lettre?

Le président : En fait, nous allons la conserver mais pas la distribuer tant qu'elle n'aura pas été traduite.

Le sénateur Moore : Compte tenu du fait que les États-Unis n'ont pas de relations diplomatiques avec Cuba, pensez-vous que l'organisme de surveillance des transports des États-Unis pourrait considérer comme suspects les passagers qui se rendent d'Ottawa à Cuba et qui sont tenus de lui fournir l'information? Est-ce que les noms de ces passagers figureraient sur une liste de sympathisants du régime cubain? Est-ce que cela serait possible dans le cas de Cuba ou de tout autre pays avec lequel les États-Unis n'entretiennent pas de véritables relations diplomatiques?

M. Flack : Selon la version définitive, l'information ne peut être conservée que lorsqu'il existe une menace à la sûreté aérienne ou à la sécurité nationale. La meilleure preuve que nous ayons, c'est que, sur des dizaines de millions de passagers, seulement trois noms ont été remis à des organismes d'application de la loi.

Sénateur Moore, je sais que certains s'inquiètent que l'on puisse par exemple surveiller des gens d'affaires qui font du commerce avec Cuba. Légalement, le règlement ne permet pas aux États-Unis de faire une telle chose et rien ne prouve jusqu'à présent que cela soit possible, compte tenu du nombre infime de cas qui ont été transmis à un autre organisme. De fait, les chiffres indiquent que les règles appliquées par les États-Unis ne s'intéressent pas aux infractions générales faisant l'objet d'un mandat d'arrêt en cours. Elles s'appliquent essentiellement à la sécurité nationale et aux menaces immédiates à la sûreté aérienne.

Senator Moore: Mr. Gregory, when you gave a briefing to the Canada-United States Inter-Parliamentary Group several weeks ago, I asked a question about reciprocity and the U.S. authorities providing similar information for American passengers coming into Canadian airspace. This began in 2007. We were told this would happen, that the United States was leaning toward this process and that we could expect they would put in place an information and screening system. Did we start to put together our own screening system at that time?

Mr. Gregory: No, we did not, for overflights.

Senator Moore: We have no capacity if this agreement provided for it to receive and to correlate or process that information from American passengers.

Mr. Gregory: We do not. Developing such a system would be very expensive and timely. As you can see from the U.S. timeline, they had a congressional mandate in 2004 to develop a system. It took them three years to figure out how they might do that, to issue their first regulatory notice. It took them another year to receive those comments and tweak it. It is now three years later, and they are close to implementing. The Government of Canada has not decided to implement a system for overflights. No other country in the world has decided to implement a system similar to this at this time.

Mr. Flack: We have two of the three pieces. For flights coming into Canada, we collect, as do most countries in the world, API, advance passenger information, and PNR, passenger name record, information that is screened so it can help our customs officers do assessments of which persons to send to secondary. There is cooperation with the United States on that. That is on the inbound flights landing in Canada.

Canada also has a no-fly list for individuals embarking in Canada, which is the second piece. The third piece though, overflight, we have not put in place, nor am I aware of discussions to look at that.

Senator Moore: I expect I know the answer to this question, but I will ask it just to put it on the record. Do we seek full reciprocity with a country like the United States or any other countries we may be talking to with regard to such issues and decide we do not have the capacity?

Mr. Toews: In this particular case, I think we could insist upon the same standard. I am sure the Americans would comply on the same basis that we are complying with their laws. For example, the issue of overflight of American airspace when the flight is going from one Canadian point to another Canadian point was negotiated and, for some reason, the Americans believe it is not inconsistent with their national security interest. I assume that if we wanted to have an overflight program, the Americans would insist on a similar type of provision so that if they were flying from Minneapolis to New York and cut across Southern Ontario,

Le sénateur Moore : Monsieur Gregory, lorsque vous avez présenté un exposé devant le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis, il y a plusieurs semaines, j'avais posé une question concernant la réciprocité et la possibilité que les autorités américaines nous fournissent des renseignements analogues concernant les passagers américains survolant l'espace aérien canadien. Le programme a commencé en 2007. On nous avait dit que cela se passerait ainsi et que les États-Unis étaient favorables à un tel processus et que l'on pouvait s'attendre à la mise en place d'un système d'information et de repérage. Avons-nous commencé à mettre en place notre propre système de repérage dès cette époque?

M. Gregory : Non, pas pour les survols.

Le sénateur Moore : Cette entente ne nous accorde pas la capacité d'obtenir et de comparer ou traiter cette information concernant les passagers américains.

M. Gregory : Non. La mise au point d'un tel système serait très coûteuse et prendrait beaucoup de temps. Il suffit de regarder le calendrier mis en place aux États-Unis. Dès 2004, le Congrès leur a donné le mandat de mettre en place un tel système. Il leur a fallu trois ans pour concevoir le système et émettre leur premier avis d'application de la réglementation. Il leur a fallu une année de plus pour recevoir ces commentaires et les analyser. Trois ans plus tard, ils sont prêts à passer à l'application. Le gouvernement du Canada a choisi de ne pas mettre en œuvre un système de contrôle des survols. Aucun autre pays du monde n'a décidé pour le moment de mettre en œuvre un tel système.

M. Flack : Nous avons deux des trois éléments. Dans le cas des vols arrivant au Canada, nous recueillons, comme la plupart des pays du monde, l'information préalable sur les voyageurs, l'IPV, et le dossier passager, le DP, renseignements susceptibles d'aider nos agents de douane à déterminer quelles sont les personnes qui devraient subir un second contrôle. Les États-Unis collaborent avec nous à ce sujet, c'est-à-dire dans le cas du trafic arrivant au Canada.

Le deuxième élément, c'est la liste d'interdiction de vol dont dispose aussi le Canada, dans le cas des passagers qui embarquent sur son territoire. Nous n'avons pas mis en place le troisième élément, qui concerne les survols, et je n'ai pas eu connaissance de discussions à ce sujet.

Le sénateur Moore : Je crois connaître la réponse à ma prochaine question, mais je vais la poser quand même, aux fins du compte rendu. Est-ce que nous souhaiterions réclamer une réciprocité totale avec les États-Unis ou d'autres pays en ce qui a trait à de telles questions, mais que nous nous rendons compte peut-être que nous n'avons pas la capacité nécessaire?

M. Toews : Dans ce cas particulier, je crois que nous pourrions insister pour appliquer la même norme. Je suis certain que les Américains s'y conformeraient, tout comme ils respectent leurs propres lois. Par exemple, nous avons négocié la possibilité d'emprunter l'espace aérien américain pour les vols en partance d'un aéroport canadien et à destination d'une autre ville canadienne. Les Américains ont conclu que cela n'était pas incompatible avec les intérêts de leur sécurité nationale. Je suppose que si nous voulions mettre en place un programme de surveillance des survols de notre territoire, les Américains

they would have that same exemption. It would hardly lie in our mouths to say that no, we would request that you provide us with that information in that case.

Mr. Flack: To add to the minister's point, the challenge in Canada is that under our existing privacy legislation the airlines are faced with this dilemma of not being able to share the information. Our understanding is under the U.S. laws the airlines do have the capacity to share that information. In a sense, reciprocity would not require a change in the U.S. legislation. Were Canada to put these rules in place, as we could, the U.S. carriers, as we understand it, would have the legal capacity to share the information right away. There would not be a need for a U.S. legislative change to facilitate reciprocity.

Senator Moore: I have a question concerning Bill C-42. My seatmate, Senator Banks, and I re-read this section. I made a statement and you did here, Mr. Minister that this information is going only to the U.S. Transportation Security Administration. Clause 4.83(1) reads:

. . . despite subsection 7(3) of that Act, an operator of an aircraft departing from Canada that is due to land in a foreign state or fly over the United States and land outside Canada —

This is the important part:

— or of a Canadian aircraft departing from any place outside Canada that is due to land in a foreign state or fly over the United States may, in accordance with the regulations, provide to a competent authority in that foreign state . . .

This reads that if a Canadian is flying Air Canada from Frankfurt to London, his or her information must be given to the foreign authorities. It does not read to me that it is exclusively to the United States. Is that so?

Paul Shuttle, Executive Director and Senior General Counsel, Legal Services, Public Safety Canada: Senator, you are right in terms of the framework as initially enacted by Parliament in 2004. The statute referred to "foreign state." However, under section 4.83(3) the Governor-in-Council can specify to which foreign state this applies.

In the current prescription — it is not in the statute, it is in regulations — the only foreign state so prescribed is the United States. As the law of Canada reads today, it is only the United States to which this provision applies.

Senator Moore: That is a regulation.

Mr. Shuttle: As you see in the clause that you just read, there is the phrase "foreign state" and that applies in the two clauses to aircraft departing from Canada to land in some foreign state, which, as currently reads, is only the United States, or departing

insisteraient pour obtenir le même type de dérogation dans le cas des vols qui se rendent de Minneapolis à New York en passant par le Sud de l'Ontario. Nous n'aurions pas vraiment le culot de leur refuser une telle exemption et de les obliger de nous fournir l'information exigée dans un tel cas.

M. Flack : En guise de complément à l'explication fournie par le ministre, je dirais que les transporteurs aériens font face au Canada à un véritable dilemme pour le partage de l'information, en raison de nos lois actuelles de protection de la vie privée. Nous pensons que les lois américaines permettent aux lignes aériennes d'échanger ce type d'information. Dans un sens, la réciprocité n'entraînerait pas une modification des lois américaines. Si le Canada mettait en place de telles règles, les transporteurs des États-Unis pourraient, en toute légalité, nous transmettre sur-le-champ de telles informations. Il ne serait pas nécessaire d'apporter des changements aux lois américaines pour faciliter la réciprocité.

Le sénateur Moore : J'ai une question au sujet du projet de loi C-42. Mon voisin, le sénateur Banks, et moi-même, avons relu l'article suivant. J'ai indiqué et vous l'avez confirmé, monsieur le ministre, que cette information est destinée uniquement à la Transportation Security Administration des États-Unis. Le paragraphe 4.83(1) se lit comme suit :

[...] malgré le paragraphe 7(3) de cette loi, l'utilisateur d'un aéronef en partance du Canada qui doit soit atterrir dans un État étranger, soit survoler le territoire des États-Unis et atterrir ailleurs du Canada [...]

Et voici le passage important :

[...] ou d'un aéronef canadien en partance de l'étranger qui doit soit atterrir dans un État étranger, soit survoler le territoire des États-Unis peut, conformément aux règlements, communiquer à une autorité compétente de l'État étranger [...]

Cela signifie que l'information concernant un passager canadien voyageant sur les ailes d'Air Canada de Francfort à Londres, sera transmise aux autorités étrangères. D'après mon interprétation, cette information n'est pas transmise exclusivement aux États-Unis. Pouvez-vous m'éclairer à ce sujet?

Paul Shuttle, directeur exécutif et avocat général principal, Services juridiques, Sécurité publique Canada : Vous avez raison pour ce qui est du cadre édicté à l'origine par le Parlement en 2004. Dans la loi, il est question d'« État étranger ». Cependant, en vertu du paragraphe 4.83(3), le gouverneur en conseil peut préciser à quel État étranger ce texte s'applique.

Selon la prescription actuelle — qui ne figure pas dans la loi, mais dans le règlement — le seul État étranger visé est les États-Unis. Selon la loi du Parlement telle qu'elle se présente aujourd'hui, le seul État visé par cette disposition est les États-Unis.

Le sénateur Moore : C'est un règlement.

M. Shuttle : Le texte que vous venez de lire utilise l'expression « État étranger » qui figure dans deux dispositions se rapportant à un aéronef en partance du Canada qui doit atterrir dans un État étranger qui, selon le libellé actuel, ne désigne que les États-Unis,

from a third country, say, France, going to the United States. That is the departing from a foreign country to land in the foreign country. However, the only state to which this currently applies is the United States for landing. Then it is hardwired into the provision for overflight. The statute says it is the United States. For landing, the regulations say that it is the United States.

Senator Moore: Why would you not put that in the statute? How does anyone know that he or she has to go to a regulation to dig out that information? I think it is such an important component of what we are trying to achieve. When you read the statute, it does not direct you to refer to page such and such. How do we know to look to the regulations?

Mr. Toews: It is probably outside of my knowledge about why that was done by the prior government. That was not our decision. Our decision simply deals with the overflights. We have specifically put into the legislation that the overflights deal with the United States. If there is another country with which we want to share that information the statute needs to be amended.

Originally, as passed by then Liberal government, that was done through regulation.

Senator Moore: How do you fix that? Can you change the Order-in-Council?

Mr. Toews: No; you would have to bring statutory amendments to change that, although that is not really the subject of this particular bill.

Senator Moore: No, but are you are satisfied that under the regulation it is clear that this providing of information applies only between Canada and the United States?

Mr. Toews: My understanding — and my officials can correct me if I am wrong because if I am wrong I want to know — is that in respect of any overflight from Canada to a foreign country, the only country we are allowed to share this information with is the United States. That is specifically on the basis of the legislation. If we want to change and add countries on the overflights it must come back to Parliament again.

Senator Moore: Good; that is what I wanted to get clear.

Mr. Shuttle, can you provide us with a copy of that regulation and submit it to the clerk?

Mr. Shuttle: Yes, I can; it is the regulations concerning information required by foreign states. It is Statutes and Regulations 2002-47, SOR/202-47. You will see it in Schedule 3. I will leave a copy of that with the clerk.

Senator Moore: Thank you.

Minister, in summing up, do you think you have been able to get the balance here? I know that you were not assigned an easy task. However, do you think you have been able to have the respect — as much as you can get — in terms of the United States

ou en partance d'un autre pays, par exemple la France, à destination des États-Unis. Voilà comment il faut interpréter le pays étranger de départ et le pays étranger d'arrivée. Cependant, le seul État auquel s'applique actuellement cette disposition est les États-Unis comme pays de destination. Ce sens est ensuite repris dans la disposition concernant le survol. La loi précise qu'il s'agit des États-Unis. Pour l'atterrissage, le règlement précise qu'il s'agit des États-Unis.

Le sénateur Moore : Pourquoi ne pas l'indiquer dans la loi? Comment peut-on savoir qu'il faut consulter le règlement pour obtenir cette information? À mon sens, c'est un élément important de l'objectif que nous cherchons à atteindre. Quand on lit la loi, on ne trouve aucun renvoi à telle ou telle page. Comment savoir qu'il faut consulter le règlement?

M. Toews : Je serais bien en peine de vous dire pourquoi le gouvernement précédent avait pris cette décision. Ce n'est pas la nôtre. Notre décision porte uniquement sur les survols. Nous avons précisé dans la loi que les dispositions concernant les survols concernent les États-Unis. Pour pouvoir partager l'information avec d'autres pays, il faudrait modifier la loi.

À l'origine, le gouvernement libéral avait procédé par voie de règlement.

Le sénateur Moore : Comment y remédier? Est-il possible de modifier le décret?

M. Toews : Non; pour le changer, il faudrait apporter des modifications législatives, alors que ce n'est pas véritablement l'objet du présent projet de loi.

Le sénateur Moore : Non, mais pensez-vous qu'il est suffisamment clair dans le règlement qu'il s'agit d'échanger de l'information seulement entre le Canada et les États-Unis?

M. Toews : Selon mon interprétation — et je demande à mes collègues de m'indiquer si je fais erreur, car je souhaiterais le savoir — en cas de survol d'un pays étranger par un aéronef parti du Canada, le seul pays avec lequel nous sommes autorisés à échanger cette information est les États-Unis. C'est ce que prescrit la loi. Si nous voulons changer cela et ajouter d'autres pays en matière de survol, nous devons soumettre à nouveau le texte au Parlement.

Le sénateur Moore : Très bien; c'est ce que je voulais préciser.

Monsieur Shuttle, pouvez-vous nous fournir un exemplaire de ce règlement et le remettre à la greffière?

M. Shuttle : Absolument; il s'agit du règlement sur les renseignements exigés par des États étrangers, règlement 2002-47, DORS/2002-47. Cela figure à l'Annexe 3. Je vais en laisser un exemplaire à la greffière.

Le sénateur Moore : Merci.

En conclusion, monsieur le ministre, croyez-vous avoir obtenu un juste équilibre? Je pense que la tâche qui vous était assignée n'était pas facile. Pourtant, estimez-vous que vous êtes parvenu à faire respecter votre point de vue — autant que faire se peut — par

authorities and what they are seeking here and what you want to preserve for our sovereignty and privacy?

Mr. Toews: I noted your comments in the Senate yesterday. I think they were thoughtful comments. You hit the particular issues and concerns.

In terms of the balance, I believe that our officials aggressively advanced our case to the extent that we could. We achieved, I think, more than other countries could have achieved, given the close relationship that we have enjoyed with the United States.

The Privacy Commissioner has expressed some issues, but the fact is ultimately, this is a decision that is made unilaterally by the Americans. Our influence, in terms of achieving a balance, is not one that can be accomplished by coming to the table as an equal bargaining partner. This deals with their sovereign territory.

Do I think we could have got a better deal? No. I think we got an excellent deal. Perhaps, as I say, we got better than any other country could have achieved.

Senator Moore: Mr. Gregory, when you appeared before the Canada-United States Inter-Parliamentary Group you gave us information with regard to when this information must be given. Will you put that information on the record, please?

Mr. Gregory: According to the SFP Final Rule, airlines must submit the secure flight passenger data elements, which are name, date of birth, gender, redress number, certain passport information and certain itinerary information, 72 hours before a plane is scheduled to depart. They must then resubmit the passenger manifest 24 hours before a plane is scheduled to depart because changes always occur during that period of time. They are asked to submit the final list one hour before the plane is scheduled to depart because it might have changed in the moments before the gate closes.

Senator Moore: Mr. Gregory, you said, "one hour before the gate closes." Is that right?

Mr. Gregory: No, it is one hour before the flight departs, which is when the gate closes, I believe.

Senator Moore: When do airlines flying into Canada have to submit their information?

Mr. Gregory: That is a good question; I do not know.

Senator Moore: You mentioned something about "wheels up" but I could not write as fast as you spoke. What is the time of that?

les autorités américaines relativement à ce qu'elles cherchent à obtenir de nous et à ce que vous avez tenu à préserver pour notre souveraineté et la protection de la vie privée?

M. Toews : J'ai entendu les commentaires que vous avez faits au Sénat, hier. Je pense que c'étaient des commentaires pertinents. Vous avez su cerner les questions et les préoccupations.

En termes d'équilibre, je pense que les représentants de notre gouvernement ont exposé notre point de vue le plus fermement possible. Je crois que nous avons obtenu plus que tout autre pays, en raison des relations étroites que nous entretenons avec les États-Unis.

La commissaire à la protection de la vie privée a soulevé certaines questions, mais au bout du compte, ce sont les Américains qui prennent la décision unilatéralement. Nous avons beau vouloir atteindre un juste milieu, nous ne pouvons pas nous présenter à la table de négociation comme un partenaire égal, puisque c'est le territoire souverain des États-Unis qui est en jeu.

Est-ce qu'on aurait pu obtenir de meilleures conditions? Je ne le pense pas. Je crois que l'entente que nous avons conclue est excellente. Comme je l'ai dit, je pense qu'aucun autre pays n'aurait pu obtenir de meilleures conditions.

Le sénateur Moore : Monsieur Gregory, lors de votre comparution devant le Groupe interparlementaire Canada-États-Unis, vous nous aviez indiqué à quel moment cette information doit être transmise. Pourriez-vous, aux fins du compte rendu, répéter ce que vous nous aviez dit?

M. Gregory : En vertu de la version définitive du SFP, les transporteurs aériens doivent fournir les données de sécurité sur les passagers, à savoir leur nom, leur date de naissance, leur sexe, leur numéro de révision, certains renseignements concernant le passeport et l'itinéraire des passagers, 72 heures avant le départ prévu du vol. Par la suite, le transporteur doit présenter à nouveau le manifeste des passagers 24 heures avant le départ prévu, étant donné qu'il y a toujours des changements au cours de cette période. On lui demande ensuite de présenter une liste finale une heure avant le départ prévu, étant donné que les données peuvent avoir changé juste avant la fermeture de la porte d'embarquement.

Le sénateur Moore : Monsieur Gregory, j'aimerais vérifier avec vous si vous avez bien dit « une heure avant la fermeture de la porte d'embarquement »?

M. Gregory : Non, c'est plutôt une heure avant le départ du vol, c'est-à-dire au moment de la fermeture de la porte d'embarquement, je crois.

Le sénateur Moore : À quel moment le transporteur dont un appareil se dirige vers le Canada doit-il soumettre l'information?

M. Gregory : C'est une bonne question; je ne le sais pas.

Le sénateur Moore : Vous avez parlé de « train d'atterrissage rentré », mais je n'ai pas pu le prendre en note, car vous parliez trop vite. À quel moment cela doit-il se faire?

Mr. Gregory: It depends how far away the plane is when it leaves. For example, if it leaves from Paris, it is eight hours away. The timing varies.

Senator Moore: They have to provide it to us before the airplane departs the foreign airport.

Mr. Gregory: When the wheels are up immediately after takeoff, they must close that information, put it in an email and send it to the Government of Canada.

Mr. Toews: As I understand, in the case of information that we share with the Americans, we provide it before the plane leaves the ground, whereas Canada receives its information after the plane leaves the ground, which creates some issues that could bear examination.

Senator Moore: Perhaps if a foreign state minister comes to you to look for a similar agreement, we will insist on that.

The Chair: The regular members of the Transport Committee will understand that I was overly generous with our colleague today because he is the critic on the bill. We will get back to the regular timing of questions and answers starting with Senator Nancy Ruth.

Senator Nancy Ruth: Mr. Gregory, following up on your last comment, an airline departing Canada will collect this data and send it off. What happens to the data that is collected here? What do they do with it?

Mr. Gregory: What does Air Canada do with it?

Senator Nancy Ruth: Yes, Air Canada, as an example.

Mr. Gregory: After they have sent it to the United States, they receive a message from the U.S. to say, "board" or "no board" for all passengers. The airline then boards all passengers. I do not know how long Air Canada keeps the information in their systems but, presumably, they keep some of it for periods of time. They want to give their frequent flyers their points. However, that has nothing to do with the American law or what we are talking about.

Senator Nancy Ruth: I am curious. What kind of regulation do we have in Canada such that Air Canada cannot transmit that information to some other agency within the country?

Mr. Toews: If an airline were to transmit such information to anyone without informed consent, the airline would breach our privacy laws. The law in place severely restricts the ability of airlines to share that information for any purpose other than a purpose specifically authorized by the passenger.

Bill C-42 gets around specific informed consent in respect of overflight information. Whether the passenger specifically provides consent, that information is provided. In the case where Air Canada receives this information in the course of its

M. Gregory : Tout dépend de la distance à laquelle se trouve l'avion. Par exemple, s'il quitte Paris, il est à huit heures de vol. Le délai varie.

Le sénateur Moore : Le transporteur doit nous transmettre l'information avant que l'avion ait quitté l'aéroport étranger.

M. Gregory : Tout de suite après le décollage, quand le train d'atterrissage est rentré, le personnel doit vérifier une dernière fois l'information et la transmettre par courriel au gouvernement du Canada.

M. Toews : D'après moi, nous devons fournir l'information que nous transmettons aux Américains avant le départ de l'avion, alors que le Canada reçoit son information une fois que l'avion a décollé, ce qui soulève des questions qui méritent réflexion.

Le sénateur Moore : Voilà un point sur lequel il faudrait insister si un État étranger souhaite conclure une entente analogue avec nous.

Le président : Les membres habituels du Comité des transports auront compris que j'ai été très généreux avec notre collègue aujourd'hui, étant donné qu'il est le critique du projet de loi. Nous allons maintenant revenir à notre façon habituelle de procéder pour les questions et je vais donner la parole pour commencer au sénateur Nancy Ruth.

Le sénateur Nancy Ruth : Monsieur Gregory, comme vous venez de l'expliquer, un transporteur qui quitte le Canada réunit toutes les données et les transmet par la suite. Qu'arrive-t-il aux données qui sont recueillies ici? Qu'en fait-on?

M. Gregory : Qu'est-ce qu'Air Canada en fait?

Le sénateur Nancy Ruth : Oui, Air Canada, par exemple.

M. Gregory : Une fois que le transporteur a fait parvenir les données aux États-Unis, il reçoit un message précisant si l'embarquement est autorisé pour tous les passagers. Le transporteur fait ensuite embarquer tous les passagers. Je ne sais pas pendant combien de temps Air Canada garde cette information, mais je suppose que les données sont conservées pendant quelque temps. Il faut bien calculer les points des grands voyageurs. Cependant, cela n'a rien à voir avec la loi des États-Unis ni avec le sujet que nous étudions aujourd'hui.

Le sénateur Nancy Ruth : J'étais tout simplement curieuse. Est-ce que nous avons, au Canada, un règlement qui interdit à Air Canada de transmettre cette information à d'autres organismes du pays?

M. Toews : Un transporteur qui communiquerait ces données à quiconque sans obtenir au préalable le consentement éclairé des passagers, enfreindrait nos lois sur la protection de la vie privée. Les lois existantes limitent de façon stricte la capacité des transporteurs à transmettre cette information dans un but autre que celui expressément autorisé par le passager.

Le projet de loi C-42 précise la notion de consentement éclairé en ce qui a trait à l'information requise en cas de survol du territoire. Cette information est transmise sans que le passager doive expressément fournir son consentement. Par contre, les

business so that passengers may buy their tickets and reserve their seats, Air Canada would not be allowed to share that information unless there has been some other specific authority to share it with a specific corporation or individual. That is my understanding of the law.

Senator Nancy Ruth: In your speech, you said:

We have written confirmation from the Americans that passenger information will not be forwarded to other agencies except in extremely limited circumstances and then only for aviation or national security purposes.

You pointed out that there have been three such cases. Were those three cases Canadian or were they three cases in general?

Mr. Gregory: We probably would have heard about it, senator, if they were Canadian. The U.S. Secure Flight Program was implemented domestically in early 2009. Those three cases happened for domestic flights or for flights from third countries into the United States. Certainly, I am not aware of any of them being Canadian.

Senator Nancy Ruth: How do we know when they are doing that? What kind of proof will we receive that they are not transmitting more than they say they will transmit? Where is the check for us?

Mr. Toews: For the most part, the check is in internal laws of the United States that govern their law enforcement agencies and their airlines. They face the same rigorous examination by advocacy groups and individuals that we face in Canada.

The U.S. is an open and free democracy with similar values and types of checks and balances to those that we have in Canada. We have to take the ambassador at his word that the names of only three individuals have been shared with law enforcement agencies and for the specific purposes that he mentions. I would assume that there would be some fairly significant legal repercussions both civilly and criminally if that were not the case.

Senator Nancy Ruth: Thank you, minister. You talked about the costs of implementing such a system and that Canada has not done this at this time. Have any other countries approached Canada to date to ask for similar data?

Mr. Toews: I am not aware of any. I do not think any discussions to that effect are occurring, to my knowledge.

Senator Mercer: Thank you, minister and officials, for being here. I will follow up on Senator Nancy Ruth's question of the information gathered by an airline in Canada. Who receives that information in Canada? How long do they keep the information?

données recueillies par Air Canada lorsque le transporteur traite avec les passagers au moment de l'achat du billet et de la réservation des sièges, ne peuvent être transmises sans que le transporteur soit expressément autorisé à partager ces données avec une société ou une personne précise. Voilà comment j'interprète la loi.

Le sénateur Nancy Ruth : Dans votre allocution, vous avez déclaré :

Le gouvernement américain nous a confirmé par écrit que les renseignements sur les passagers ne seront pas transmis à d'autres organismes, sauf dans certaines circonstances extrêmement particulières, et uniquement à des fins de sûreté aérienne et de sécurité nationale.

Vous avez dit que cela s'est produit à trois reprises. Est-ce qu'il s'agissait de Canadiens ou d'autres cas non précisés?

M. Gregory : Si des Canadiens avaient été concernés, nous en aurions probablement entendu parler. Le programme Secure Flight des États-Unis a été mis en œuvre sur le plan intérieur au début de l'année 2009. Ces trois cas se sont produits sur des vols intérieurs ou des vols en provenance d'un autre pays et à destination des États-Unis. À ma connaissance, aucun Canadien n'était concerné.

Le sénateur Nancy Ruth : Comment pouvons-nous nous assurer qu'ils ne transmettent pas plus d'information qu'ils ne le disent? Comment pouvons-nous vérifier qu'ils ne le font pas?

M. Toews : La plupart du temps, cette vérification se fait en vertu des lois intérieures des États-Unis qui régissent les organismes d'application de la loi et les transporteurs aériens. Ils sont scrutés à la loupe par les groupes de revendication et de défense des consommateurs, tout comme cela se passe au Canada.

Les États-Unis sont une démocratie ouverte et libre qui possède les mêmes valeurs et les mêmes mécanismes de poids et contrepoids qu'au Canada. Nous devons croire l'ambassadeur sur parole quand il dit que les noms de seulement trois personnes ont été transmis à des organismes d'application de la loi, et dans un but extrêmement précis, comme il le mentionne. Si ce n'était pas le cas, il y aurait sans doute d'importantes conséquences juridiques, tant sur le plan civil que sur le plan pénal.

Le sénateur Nancy Ruth : Merci, monsieur le ministre. Vous avez mentionné le coût de la mise en œuvre d'un tel système et vous avez dit que le Canada n'a pas pour le moment emboîté le pas aux États-Unis. Est-ce que d'autres pays ont abordé le Canada pour lui demander de fournir des données similaires?

M. Toews : Pas que je sache. À ma connaissance, il n'y a pas de discussions en ce sens.

Le sénateur Mercer : Je remercie le ministre et ses collaborateurs d'être venus témoigner. Je vais poursuivre dans la même ligne que le sénateur Nancy Ruth afin de m'intéresser à ce qu'il advient de l'information recueillie par un transporteur aérien au Canada. Qui reçoit ces données au Canada? Pendant combien de temps les conserve-t-on?

You have told us what happens with the Americans; and we have to take it on good faith that they will live up to their commitment. However, regarding the information collected in Canada, who receives it and how long is it kept?

Mr. Toews: I understand that this is purely a matter of contractual relationship between a passenger and the airline. That contractual relationship is governed by our privacy laws. For example, if you, as a senator, choose to take a flight to Winnipeg from Ottawa, your staff would provide certain information to the airline. Based on that information, you are issued a ticket, and you fly to Winnipeg. The airline keeps that information as a matter of private contract between you and the airline. The authorization that you provide when buying your ticket does not authorize the airline to provide that information to a third party, for example, a rental car company, unless you have specifically consented to the release of that information to the rental car company. When you are online and see the question, “do you consent to receiving promotional material,” et cetera, it is likely that the reply box has been checked already for you, so you have to uncheck that box so that the information is not shared with their promotional staff, et cetera.

I do not believe that anything restricts the airline company from retaining your information for its private purposes to which you have consented. That is my understanding of the privacy laws in Canada.

Senator Mercer: I am looking to the officials because I thought someone else wanted to comment. However, let us continue.

This is the only country in the world that requires this.

We know — all of us in this room and all of the people listening to us today — that the 9/11 terrorists did not originate in Canada. They came from within the United States. However, sometimes the Secretary of the Department of Homeland Security has trouble remembering that, as do some members of Congress.

If the terrorist threat becomes greater around the world — and we hope, it does not — more and more countries will look at what the Americans have done here and suggest that perhaps this is the way to go.

During this process, the American government has found three people of interest out of the hundreds of thousands of people that fly during a year. We have no idea what has happened to those people, if they have been prosecuted, and so on.

You said we do not have a similar system in place, and you talked about the prohibitive cost of such a system. Do we have at least a skeleton of a plan to do this, if worse comes to worst down the road?

Vous nous avez expliqué comment cela se passe aux États-Unis et nous devons espérer qu'ils respecteront leur engagement. Mais j'aimerais savoir qui, au Canada, reçoit cette information et pendant combien de temps on la conserve.

M. Toews : Je crois qu'il s'agit purement d'une relation contractuelle entre le passager et le transporteur aérien. Cette relation est régie par notre législation en matière de protection de la vie privée. Par exemple, si vous, monsieur le sénateur prenez l'avion pour vous rendre d'Ottawa à Winnipeg, votre personnel va devoir fournir certaines informations au transporteur aérien pour réserver votre billet. À partir de cette information, un billet sera émis et vous pourrez prendre l'avion pour vous rendre à Winnipeg. Le transporteur aérien conserve cette information qui relève du contrat privé que vous avez conclu avec lui. L'autorisation que vous donnez au transporteur aérien au moment de l'achat du billet ne lui permet pas de transmettre cette information à un tiers, par exemple une compagnie de location de voitures, à moins que vous ayez spécialement accepté que cette information soit transmise au loueur de voitures. Lorsque vous naviguez en ligne et que vous apercevez la question « Acceptez-vous de recevoir du matériel publicitaire », et cetera, il est fort probable que la réponse a déjà été cochée pour vous et que vous devez supprimer la coche de cette case pour que les renseignements que vous fournissez ne soient pas transmis au personnel du transporteur chargé de la publicité, et cetera.

Je pense que rien n'empêche la compagnie aérienne de conserver à ses propres fins l'information que vous avez consenti à lui remettre. Voilà comment j'interprète les lois canadiennes de protection de la vie privée.

Le sénateur Mercer : Je me tourne vers vos collaborateurs, parce que je pensais que quelqu'un d'autre aurait aimé commenter. Ça ne fait rien, continuons.

Les États-Unis sont le seul pays du monde à imposer de telles exigences.

Nous tous rassemblés dans cette pièce et tous les gens qui nous écoutent aujourd'hui, nous savons que les terroristes qui ont déclenché les attaques du 11 septembre ne provenaient pas du Canada. Ils venaient des États-Unis. Malgré tout, la secrétaire du département de la Sécurité intérieure et certains membres du Congrès ne semblent pas s'en souvenir.

Si la menace terroriste s'amplifie dans le monde — bien sûr, nous espérons tous que ce ne sera pas le cas — de plus en plus de pays s'intéresseront au système mis en place par les Américains et se demanderont si ce n'est pas la bonne solution.

Depuis sa mise en place, ce système a permis au gouvernement des États-Unis de ne trouver que trois personnes suspectes parmi des centaines de milliers de voyageurs qui prennent l'avion chaque année. Nous ignorons ce qu'il est advenu de ces personnes, si elles ont été poursuivies ou non.

Vous avez dit que nous ne disposons pas d'un système analogue, dont vous précisez que le coût serait prohibitif. Avons-nous tout au moins l'embryon d'un plan, au cas où le pire arriverait?

Mr. Toews: Let us look at it from the point of view of other countries saying that they want to follow the American example. I am not exactly sure what would be the best example, but let us look at someone flying from Southern Ontario to Guatemala. I am not even sure if there are direct any flights. Usually, we stop in Miami or somewhere. Let us say that Mexico says they want exactly the same system.

The strength of the amendment that has been put into the legislation is that we, as parliamentarians, both the House of Commons and the Senate, would have to examine whether we are prepared to share information of this nature with Mexico. What safeguards are in place? We would have a full and robust discussion in both houses.

On reflection, I think it is a prudent amendment to have placed into the legislation. That discussion needs to take place in view of the privacy concerns that many of us have with respect to the sharing of information. I might not have a particular concern about sharing my information with the Americans, but I may have greater concerns with sharing it with some other countries, and I am not singling out Mexico. I am simply saying that, for that reason, the amendment is a prudent one and one I fully support.

With respect to it coming to us and we say, “Look, we are concerned about this particular country because of lax boarding regulations and the like,” we need to look at issues of providing that information to Canada prior to the wheels lifting off the ground so that the authorities can make decisions before the plane is in the air. It is always tougher to turn that plane around once it is in the air. Whether we would have to go as far as the Americans have gone is quite another thing.

With the discussion that we have having now with the Americans on the perimeter security, that affords us the opportunity, in looking at flights coming from overseas, to discuss what would be a reasonable approach for these planes coming into Canada and the United States. If we are to have some kind of perimeter security, in order to facilitate the movement of goods and people across the 49th parallel, or the equivalent in Eastern Canada, we will need laws or regulations that are basically substantively the same as the Americans. We will have that discussion sooner rather than later in terms of what safeguards we need. I am not convinced that we need to go as far as the Americans have gone with the overflight and some of their other points, but I am willing to have that discussion.

Senator Mercer: I have a point of clarification. The information that a Canadian airline collects — and the minister told us that because of our contract with the airline, they keep it — do I understand that they are allowed to keep that in perpetuity? Is there a limit on how long they keep that information?

Mr. Toews: I do not believe there is any law that would require a private company to purge itself of that kind of information. I do not believe there is any law.

M. Toews : Examinons la question à partir du point de vue d'autres pays susceptibles de vouloir suivre l'exemple des États-Unis. Je ne sais pas exactement si c'est le bon exemple, mais prenons le cas d'un vol partant du Sud de l'Ontario à destination du Guatemala. J'ignore cependant s'il y a des vols directs vers cette destination. Généralement, il y a un arrêt à Miami ou ailleurs. Supposons que le Mexique veuille imposer le même système.

En vertu de l'amendement apporté à la loi, le Parlement dans son ensemble, soit la Chambre des communes et le Sénat, devrait décider si nous sommes prêts à partager des données de cette nature avec le Mexique. Quelles sont les garanties en place? Cela donnerait lieu à des débats approfondis et animés dans les deux Chambres.

Quand on y pense, nous avons été très avisés d'apporter cet amendement à la loi. Ce débat doit avoir lieu afin d'examiner les questions que le partage d'information soulèverait chez beaucoup d'entre nous en matière de protection de la vie privée. En effet, si je n'ai pas d'inquiétude particulière à transmettre mes informations aux États-Unis, j'hésiterais peut-être à le faire avec d'autres pays, sans vouloir pointer particulièrement le Mexique. Je veux tout simplement souligner que, pour cette raison, l'amendement me paraît prudent et que je l'appuie totalement.

D'un autre côté, si nous n'avons pas vraiment confiance dans un certain pays en raison du manque de rigueur de ses procédures d'embarquement ou autres, nous voudrions faire en sorte de pouvoir obtenir ces renseignements avant le décollage, pour que les autorités puissent prendre une décision avant le départ de l'avion. Il est toujours plus difficile de faire faire demi-tour à un avion quand il est déjà en vol. Cependant, il reste à savoir également s'il serait nécessaire pour le Canada d'être aussi strict que les États-Unis.

Dans le cadre des discussions que nous avons actuellement avec les États-Unis au sujet du périmètre de sécurité, nous avons l'occasion de nous pencher sur ce qui serait une approche raisonnable pour les vols partant d'outre-mer à destination du Canada et des États-Unis. Si l'on veut imposer un certain périmètre de sécurité afin de faciliter le transport des marchandises et des voyageurs de part et d'autre du 49^e parallèle ou à la frontière de l'Est du Canada, nous devons disposer de lois ou de règlements qui appliquent les mêmes principes que ceux des États-Unis. Il nous faudra faire ce débat avant longtemps si nous voulons préciser les mesures de protection dont nous avons besoin. Je ne suis pas convaincu qu'il soit nécessaire pour nous d'aller aussi loin que les Américains en ce qui a trait au survol du territoire et dans d'autres domaines, mais je suis prêt à faire ce débat.

Le sénateur Mercer : J'aimerais demander un éclaircissement. Comme l'a dit le ministre, un transporteur aérien canadien est autorisé à recueillir de l'information, en vertu du contrat que les passagers concluent avec lui. Le transporteur est-il autorisé à conserver cette information à perpétuité? Est-ce qu'il y a une limite de temps?

M. Toews : À mon sens, aucune loi n'oblige une entreprise privée à supprimer ce type d'information. Je ne pense pas qu'il existe une loi imposant cette obligation.

Mr. Gregory: The law that provides guidance to companies on these matters is PIPEDA, the Personal Information Protection and Electronic Documents Act. Section 5 of that act refers readers to the schedule. The schedule lays out some basic principles that companies need to be aware of when they are handling personal information. One of them is that when you are collecting the information, you have to tell the person why you are collecting that information. If you share that information with someone else, you have to ask your customer for consent. You have to limit the collection to only those matters that are reasonable.

Senator Johnson: Minister, I think we have had a full discussion of this bill, and I believe your legislation is what we have to do. When we were denied full exemption by the United States originally, did we get a clear reason? They gave us a domestic reason, but not the international reason. Was there any specific reason?

Mr. Toews: Basically they told us, “Look, this is the law of the United States. You got an exemption to some extent, and that is as far as we are willing to go.”

Senator Johnson: Have we heard of any more rules from Department of Homeland Security that might be coming our way with respect to this matter or matters relating to flyovers?

Mr. Toews: I am not aware of any related specifically to flyovers. Our relationship with the Americans is improving significantly. For example, when we had the incident of the bomber in Detroit and the failed bombing on Christmas Day, the immediate barriers that went down across our boundaries was significant in terms of the financial, economic, trade and travel repercussions. We felt those repercussions immediately. We did not see the same reaction last year or a few months ago when we had the problem with the Yemeni cargo plane and the explosives on that plane. As I have said publicly before, I received a phone call from the Under Secretary of Homeland Security almost immediately to advise us about what was happening, thanking us for our cooperation, and working together. We did not see the same kind of economic and other ramifications. By working closely with the United States on these issues while preserving our principles, we can move ahead in terms of trade, travel and security.

Senator Johnson: I agree, Mr. Minister.

Senator Meredith: Thank you, minister, for appearing. This question jumped out when Senator Nancy Ruth and Senator Mercer asked questions with respect to information gathering.

We look at how we will protect Canadians that are flying into the United States. What procedures are in place should a Canadian be identified as not being allowed to fly into the United States? How are they notified, and how do they clear their name?

M. Gregory : La LPRPDE, Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, est le texte législatif sur lequel les entreprises peuvent s'appuyer en la matière. L'article 5 de la loi aiguille les lecteurs vers l'annexe qui établit les principes de base que les entreprises doivent connaître pour le traitement des renseignements personnels. Un de ces principes exige que l'entreprise avertisse la personne concernée au moment de la collecte des données. L'entreprise ne peut transmettre ces données à un tiers sans avoir obtenu au préalable l'autorisation du consommateur. Par ailleurs, la collecte des données ne doit pas dépasser un seuil raisonnable.

Le sénateur Johnson : Monsieur le ministre, je pense que nous avons fait un examen complet du projet de loi et je suis convaincue que votre loi est tout à fait pertinente. Au départ, lorsque les États-Unis nous avaient refusé une exemption complète, est-ce qu'ils avaient fourni une justification claire à l'appui de leur refus? La raison qu'ils nous avaient donnée était d'ordre intérieur, mais pas d'ordre international. Quelle était la raison précise?

M. Toews : Ils nous ont fait savoir essentiellement que c'était la loi des États-Unis, qu'ils nous accordaient une certaine exemption mais qu'ils ne voulaient pas nous en accorder plus.

Le sénateur Johnson : Avez-vous entendu parler d'autres règles que pourrait nous imposer le département de la Sécurité intérieure dans ce domaine ou au sujet des survols?

M. Toews : Je n'ai pas entendu parler de règles se rapportant précisément aux survols. Nos relations avec les États-Unis se sont considérablement améliorées. Par exemple, lorsqu'il y a eu cette tentative manquée de faire exploser un avion au-dessus de Detroit, le jour de Noël, le resserrement immédiat que les États-Unis ont imposé à nos frontières a eu des répercussions graves sur les plans financier, économique et commercial, ainsi que sur les voyages. Ces répercussions se sont fait sentir immédiatement. Les réactions n'ont pas été les mêmes l'an dernier ou il y a quelques mois lorsqu'on a découvert des explosifs à bord d'un avion cargo du Yémen. Comme je l'ai déjà dit publiquement, j'ai reçu un coup de téléphone de la secrétaire adjointe de la Sécurité intérieure presque immédiatement après l'événement pour nous avertir de ce qui s'était produit et pour nous remercier de notre collaboration. Nous n'avons pas ressenti les mêmes effets sur le plan économique et autre. En collaborant étroitement avec les États-Unis dans ces domaines, tout en préservant nos principes, nous pouvons poursuivre nos activités dans le secteur du commerce, des voyages et de la sécurité.

Le sénateur Johnson : Je partage votre point de vue, monsieur le ministre.

Le sénateur Meredith : Merci, monsieur le ministre d'être venu témoigner. La question que je vais vous poser m'est venue à l'idée lorsque le sénateur Nancy Ruth et le sénateur Mercer ont eux-mêmes posé des questions concernant la collecte d'information.

Notre objectif est de protéger les Canadiens qui se rendent en avion aux États-Unis. Quelles sont les procédures que nous pourrions enclencher si un Canadien se voyait refuser l'entrée par avion aux États-Unis? Comment une telle personne serait-elle avisée et quels seraient les recours à sa disposition pour lever l'interdiction?

Mr. Toews: The notification would be pretty quick: “You are not getting onto the plane.” The redress is what is troubling and concerning you. I think that is a legitimate concern. The Americans have set up a redress system. You would apply to the American agency. It is not our system. Other than the general assistance that a member of parliament or a senator can provide to that individual, the remedy is within the American system. You go online, fill out a form, and get the redress done that way.

Senator Meredith: We are not providing any kind of support to expedite it. For example, I am a travelling businessperson. I have travelled to Europe and now, unfortunately, my name has been flagged for some particular reason. There is no mechanism in place that will support a Canadian businessperson whose name has been flagged so he now cannot do his business.

Mr. Toews: The Canadian government could not set up a mechanism to assist a Canadian citizen in clearing his or her name. The redress system is an American system. Other than the general assistance that is provided through consular services or through your member of parliament or your senator, there is no system.

Senator MacDonald: Minister Toews, it is great to have you here this morning. I sponsored this bill in the Senate, so I am quite familiar and comfortable with the content of it.

Could you impress upon the committee what sense of urgency is attached to this bill concerning the American and Canadian aviation industries?

Mr. Toews: This is an urgent bill and that is why I appreciate Senator Housakos’ comment that if there are amendments to be made, that they be made through a private member’s bill rather than holding up this particular bill.

In my discussions with the Department of Homeland Security and Janet Napolitano directly, she indicated that the deadline is imminent. I am surprised that the impact has not been felt already. I think we have somehow gotten a period of grace of a month or so, but every indication was that this would be in full effect in the beginning of 2011. We are already on borrowed time in that respect.

Senator MacDonald: I assume the Canadian aviation industry is just as adamant?

Mr. Toews: They are absolutely supportive of this in every respect, and very concerned, given the devastation it would cause to their industry should this be implemented and they would not be allowed to provide that information.

The Chair: Thank you, Mr. Minister. We accept your cooperation. We know you have to leave. We know that you have offered that your officials can stay on after you leave.

Thank you, Mr. Minister.

M. Toews : L’avis tombe très rapidement : « Il vous est interdit de prendre l’avion ». C’est le recours qui vous inquiète. Je pense que cette inquiétude est tout à fait légitime. Les États-Unis ont mis sur pied un système de recours. Il faut faire appel à un organisme américain. Ce n’est pas notre système. Un député ou un sénateur peut apporter une aide générale à la personne concernée, mais tout dépend en fait du système américain. Il faut se rendre sur Internet, remplir un formulaire et demander la révision de la décision.

Le sénateur Meredith : Nous n’offrons aucun appui susceptible d’accélérer le processus. Par exemple, je suis un homme d’affaires. Je voyage beaucoup en Europe mais malheureusement, mon nom a été signalé, pour une raison quelconque. Il n’existe aucun mécanisme permettant d’appuyer un homme d’affaires canadien dont le nom a été signalé et qui, pour cette raison, ne peut plus exercer son métier.

M. Toews : Le gouvernement canadien ne peut pas mettre en place un mécanisme visant à aider un citoyen ou une citoyenne du Canada à obtenir une révision de son dossier. En effet, le système de recours est américain. Il n’existe aucun type d’appui en dehors de l’aide générale que peuvent fournir les services consulaires ou votre député ou sénateur.

Le sénateur MacDonald : Monsieur le ministre Toews, c’est un grand plaisir de vous avoir parmi nous ce matin. Ayant parrainé ce projet de loi au Sénat, je le connais très bien et j’approuve son contenu.

Pouvez-vous expliquer aux membres de notre comité pourquoi il est urgent d’adopter ce projet de loi pour les secteurs aéronautiques américain et canadien?

M. Toews : Il est urgent d’adopter ce projet de loi et c’est pourquoi j’apprécie le commentaire du sénateur Housakos proposant que rien ne doive en retarder l’adoption et que s’il s’avère nécessaire de lui apporter des amendements, cela se fasse par l’intermédiaire d’un projet de loi d’initiative parlementaire.

J’ai appris, au cours de mes communications avec le département de la Sécurité intérieure et directement avec Janet Napolitano, que l’échéance est imminente. Je suis surpris que l’incidence ne se soit pas fait encore sentir. Je pense que nous avons peut-être bénéficié d’une période de grâce d’un mois ou deux, car tout indiquait que le programme serait en place dès le début de l’année 2011. Cela veut dire que nous bénéficions déjà d’un délai supplémentaire.

Le sénateur MacDonald : Je suppose que l’industrie aéronautique canadienne est tout aussi enthousiaste.

M. Toews : Oui, le secteur de l’aviation appuie tous les aspects du projet de loi et manifeste une grande inquiétude, étant donné les répercussions catastrophiques que subirait ce secteur si le programme était mis en œuvre et que les transporteurs n’étaient pas autorisés à fournir cette information.

Le président : Merci, monsieur le ministre. Nous acceptons votre collaboration. Nous savons que vous devez partir. Vous avez proposé que vos collaborateurs restent après votre départ.

Merci, monsieur le ministre.

Is it agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-42, An Act to amend the Aeronautics Act?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, stand postponed?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: We have a nice short title this time. It is not complicated.

Shall clause 2 carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall clause 1, which contains the short title, carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the title carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Shall the bill carry?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: Does the committee wish to consider appending observations to the report?

Hon. Senators: No.

The Chair: Is it agreed that I report this bill to the Senate?

Hon. Senators: Agreed.

The Chair: I will try to do that today if the clerk is ready to support me on that. Will someone move that we adjourn?

Senator Johnson: So moved.

The Chair: Thank you very much for your cooperation.

(The committee adjourned.)

Est-ce que le comité accepte de procéder à l'étude article par article du projet de loi C-42, Loi modifiant la Loi sur l'aéronautique?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude du titre est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le président : L'étude de l'article 1 contenant le titre abrégé est-elle reportée?

Des voix : D'accord.

Le président : Nous avons cette fois un titre abrégé qui n'est pas compliqué.

L'article 2 est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : L'article 1, qui contient le titre abrégé, est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le titre est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le projet de loi est-il adopté?

Des voix : D'accord.

Le président : Le comité souhaite-t-il discuter de la possibilité d'annexer des observations à ce rapport?

Des voix : Non.

Le président : Puis-je faire rapport du projet de loi au Sénat?

Des voix : D'accord.

Le président : Je vais tenter de le faire aujourd'hui si la greffière est prête à m'aider en ce sens. Est-ce que quelqu'un veut bien proposer de lever la séance?

Le sénateur Johnson : Je propose de lever la séance.

Le président : Merci beaucoup de votre collaboration.

(La séance est levée.)

APPEARING

The Honourable Vic Toews, P.C., M.P., Minister of Public Safety.

WITNESSES

Tuesday, March 8, 2011

Regional Community Airports Coalition of Canada:

Alvin Maier, Chief Executive Officer;

Todd Tripp, Vice-Chair.

Thursday, March 10, 2011

Public Safety Canada:

Graham Flack, Associate Deputy Minister;

Chris Gregory, Director, North America;

Paul Shuttle, Executive Director and Senior General Counsel,
Legal Services.

COMPARAÎT

L'honorable Vic Toews, C.P., député, ministre de la Sécurité publique.

TÉMOINS

Le mardi 8 mars 2011

Regional Community Airports Coalition of Canada :

Alvin Maier, directeur général;

Todd Trip, vice-président.

Le jeudi 10 mars 2011

Sécurité publique du Canada :

Graham Flack, sous-ministre délégué;

Chris Gregory, directeur, Amérique du nord;

Paul Shuttle, directeur exécutif et avocat général principal,
Services juridiques.