

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, November 27, 2012
Wednesday, November 28, 2012
Tuesday, December 4, 2012
Tuesday, December 11, 2012 (in camera)

Issue No. 14

Thirty-second and thirty-third meetings on:
The emerging issues related to
the Canadian airline industry

and

Third and fourth (final) meetings on:
The subject matter of those elements contained in Division 5,
12 and 20 of Part 4 of Bill C-45, An Act to implement certain
provisions of the budget tabled in Parliament
on March 29, 2012 and other measures

INCLUDING:

THE SEVENTH REPORT OF THE COMMITTEE

The subject matter of those elements contained
in Division 19 of Part 4 of Bill C-45,
An Act to implement certain provisions of
the budget tabled in Parliament
on March 29, 2012 and other measures

WITNESSES:

(See back cover)

Première session de la
quarante et unième législature, 2011-2012

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 27 novembre 2012
Le mercredi 28 novembre 2012
Le mardi 4 décembre 2012
Le mardi 11 décembre 2012 (à huis clos)

Fascicule n° 14

Trente-troisième et trente-quatrième réunions concernant :
Les nouveaux enjeux qui sont ceux
du secteur canadien du transport aérien

et

Troisième et quatrième (dernière) réunions concernant :
La teneur des éléments des Sections 5,12 et 20 de la Partie 4
du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines
dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012
et mettant en œuvre d'autres mesures

Y COMPRIS :

LE SEPTIÈME RAPPORT DU COMITÉ

La teneur des éléments de la
Section 19 de la Partie 4 du projet de loi C-45,
Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions
du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012
et mettant en œuvre d'autres mesures

TÉMOINS :

(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE
ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Mercer
(or Tardif)	Merchant
Doyle	Unger
Eggleton, P.C.	Verner, P.C.
Housakos	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Carignan)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Mockler (*December 5, 2012*).

The Honourable Senator Mockler replaced the Honourable Senator Housakos (*December 4, 2012*).

The Honourable Senator Unger replaced the Honourable Senator Carignan (*November 29, 2012*).

The Honourable Senator Carignan replaced the Honourable Senator Unger (*November 28, 2012*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
* Cowan	Mercer
(ou Tardif)	Merchant
Doyle	Unger
Eggleton, C.P.	Verner, C.P.
Housakos	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Carignan)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Mockler (*le 5 décembre 2012*).

L'honorable sénateur Mockler a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 4 décembre 2012*).

L'honorable sénateur Unger a remplacé l'honorable sénateur Carignan (*le 29 novembre 2012*).

L'honorable sénateur Carignan a remplacé l'honorable sénateur Unger (*le 28 novembre 2012*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 27, 2012
(39)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Merchant, Unger and Verner, P.C. (9).

In attendance: Alexandre Lavoie and Zachary Alaoui, Analysts, 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 Tuesday, October 30, 2012, the committee continued its consideration of the subject-matter of those elements contained in Division 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESSES:

Air Canada:

Pierre House, Treasurer;

Laura Logan, Director, Security Systems and Regulatory.

Mr. Houle made an opening statement and, together with Ms. Logan, answered questions.

At 9:56 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 28, 2012
(40)

[English]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Carignan, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Housakos, MacDonald, Merchant and Verner, P.C. (10).

In attendance: Alexandre Lavoie and Zachary Alaoui, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 27 novembre 2012
(39)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Merchant, Unger et Verner, C.P. (9).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 30 octobre 2012, le comité poursuit son étude de la teneur des éléments des sections 5, 12 et 20 de la partie 4 du projet de loi C-45, Loi n^o 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n^o 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Air Canada :

Pierre House, trésorier;

Laura Logan, directrice, Réglementation et Systèmes de sécurité.

M. Houle fait un exposé puis, aidé de Mme Logan, répond aux questions.

À 9 h 56, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 28 novembre 2012
(40)

[Traduction]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Carignan, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Housakos, MacDonald, Merchant et Verner, C.P. (10).

Également présents : Alexandre Lavoie et Zachary Alaoui, analystes, 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 Tuesday, October 30, 2012, the committee continued its consideration of the subject-matter of those elements contained in Division 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures.

WITNESSES:

Office of the Privacy Commissioner of Canada:

Chantal Bernier, Assistant Privacy Commissioner;

Carman Baggaley, Senior Strategic Policy Advisor.

Ms. Bernier and Ms. Baggaley each made opening statements and, together, answered questions.

At 7:25 p.m., the committee suspended.

At 7:26 p.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft report.

It was agreed that the committee allow the recording of the in camera portions of today's meeting, that one copy be kept in the office of the clerk of the committee for consultation by committee members present and/or by the committee analysts, and that the recording be destroyed by the clerk when authorized to do so by the Subcommittee on Agenda and Procedure, but no later than at the end of this parliamentary session.

It was agreed that the report be adopted.

At 7:31 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 4, 2012
(41)

[English]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Mockler, Unger and Verner, P.C. (10).

In attendance: Alexandre Lavoie, 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, June 15, 2011, the committee continued its consideration on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 30 octobre 2012, le comité poursuit son étude de la teneur des éléments des sections 5, 12 et 20 de la partie 4 du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures.

TÉMOINS :

Commissariat à la protection de la vie privée du Canada :

Chantal Bernier, commissaire adjointe à la protection de la vie privée;

Carman Baggaley, conseiller stratégique principal des politiques.

Mme Bernier et M. Baggaley font chacun une déclaration, puis, répondent aux questions.

À 19 h 25, la séance est suspendue.

À 19 h 26, conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité reprend à huis clos pour étudier un projet d'ordre du jour.

Il est entendu que le comité autorise l'enregistrement des parties de la séance d'aujourd'hui, qui se déroulent à huis clos, qu'une copie sera conservée au greffier pour consultation par les membres du comité présents et les analystes du comité, et que l'enregistrement sera détruit par le greffier du comité lorsque le Sous-comité du programme et de la procédure l'autorisera, au plus tard à la fin de la présente session parlementaire.

Il est convenu d'adopter le rapport.

À 19 h 31, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 4 décembre 2012
(41)

[Traduction]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Mockler, Unger et Verner, C.P. (10).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, 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° 1 des délibérations du comité.*)

*WITNESSES:**Air Line Pilots Association, International:*

Captain Dan Adamus, President, Canada Board;

Captain Peter Black, President's Committee for Remote Operations.

Mr. Adamus made an opening statement and, together with Mr. Black, answered questions.

At 10:27 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, December 11, 2012

(42)

[English]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Unger, Verner, P.C. and Zimmer (11).

In attendance: Alexandre Lavoie and Zachary Alaoui, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 15, 2011, the committee continued its consideration on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft report and a draft agenda (future business).

At 10:17 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:**TÉMOINS :**Air Line Pilots Association, International :*

Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien;

Commandant Peter Black, président du Comité pour les opérations éloignées.

M. Adamus fait un exposé puis, aidé de M. Black, répond aux questions.

À 10 h 27, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 11 décembre 2012

(42)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit à huis clos aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 92 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Unger, Verner, C.P. et Zimmer (11).

Également présents : Alexandre Lavoie et Zachary Alaoui, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, 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° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport et un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 10 h 17, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :**Le greffier du comité,*

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

REPORT OF COMMITTEE

Thursday, November 29, 2012

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

SEVENTH REPORT

Your committee, which was authorized to examine the subject matter of Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45, a second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures, has, in obedience to the order of reference of Tuesday, October 30, 2012, examined the said subject matter and now reports as follows:

In accordance with the motion moved by the Honourable Senator Carignan and adopted by the Senate on 30 October 2012, your committee was tasked with examining the elements contained in Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45 (A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on 29 March 2012 and other measures), introduced in the House of Commons on 18 October 2012, prior to its introduction in the Senate. Your committee has completed its study and now reports as follows:

The Committee heard ten witnesses and received two submissions between October 31 and November 28, 2012. Based on the evidence and submissions heard:

- Division 5 of Part 4 of Bill C-45 seems to have been well received.
- Division 12 of Part 4 of Bill C-45 seems to have been well received. The Privacy Commissioner told the Committee that she would like the Government of Canada to be more transparent about the use of the information on passengers entering Canada that it collects from carriers, particularly the sharing of this information with foreign governments.
- Division 20 of Part 4 of Bill C-45 seems to have been well received.

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

Respectfully submitted,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 29 novembre 2012

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

SEPTIÈME RAPPORT

Votre comité, auquel a été autorisé à examiner la teneur des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures, a, conformément à l'ordre de renvoi du mardi 30 octobre 2012, examiné ladite teneur du projet de loi et en fait maintenant rapport comme il suit :

Conformément à la motion de l'honorable sénateur Carignan adoptée par le Sénat le 30 octobre 2012, votre Comité a été chargé d'étudier la teneur des éléments des sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45 (Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures), déposé à la Chambre des communes le 18 octobre 2012, avant qu'il ne soit présenté au Sénat. Votre Comité a complété son étude et en fait maintenant rapport comme il suit :

Le comité a entendu dix témoins et reçu deux mémoires entre le 31 octobre et le 28 novembre 2012. Selon les témoignages et les mémoires reçus :

- la section 5 de la Partie 4 du projet de loi C-45 semble bien accueillie.
- la section 12 de la Partie 4 du projet de loi C-45 semble bien accueillie. La commissaire à la protection de la vie privée a indiqué au Comité qu'elle souhaite que le Gouvernement du Canada soit plus transparent en ce qui concerne l'utilisation des informations qu'il recueille auprès des transporteurs au sujet des passagers entrant au Canada, en particulier concernant le partage de ces informations avec des États étrangers.
- la section 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45 semble bien accueillie.

La liste des témoins ayant comparu devant le Comité a été jointe en annexe au présent rapport.

Respectueusement soumis,

**Appendix — List of witnesses
(Organizations)
Study on the subject-matter of
Bill C-45,
Part 4, Division 5, 12 and 20**

The Hon. Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities

Transport Canada

Helena Borges, Assistant Deputy Minister, Programs Group
Colin Stacey, Director, National Air Services Policy

Canada Border Services Agency

Anita Henderson, Counsel, Legal Services
Sharon McKeen, Manager, Travellers Unit, Advance
Information and Program

Organizations:

Canadian Trucking Alliance
Air Canada
Office of the Privacy Commissioner of Canada

**Annexe — Liste des témoins
(organisations)
Étude sur la teneur du
projet de loi C-45,
Partie 4, Sections 5, 12 et 20**

L'honorable Denis Lebel, C.P., député, ministre des Transports,
de l'Infrastructure et des Collectivités

Transports Canada

Helena Borges, sous-ministre adjoint, Groupe des programmes
Colin Stacey, directeur, Politique de services nationaux aériens

Agence des services frontaliers du Canada

Anita Henderson, avocate, Services juridiques
Sharon McKeen, gestionnaire, L'unité des voyageurs,
Information préalable et des programmes

Organisations :

Alliance canadienne du camionnage
Air Canada
Commissariat à la protection de la vie privée du Canada

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 27, 2012

The Standing Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to study the subject-matter of those elements contained in Divisions 5, 12 and 20 of Part Four of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

[*English*]

This morning, the Standing Senate Committee on Transport and Communications continues its pre-study of Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45.

[*Translation*]

We are pleased to have with us Pierre Houle, Treasurer of Air Canada.

[*English*]

He is accompanied by Laura Logan, Director, Security Systems and Regulation.

[*Translation*]

Welcome, Mr. Houle. We will begin with your remarks and then we will move to questions from committee members. The floor is yours.

Pierre Houle, Treasurer, Air Canada: I would like to thank the members of the committee for inviting me to speak here today about Air Canada's views regarding the legislative amendments to the International Interests in Mobile Equipment (aircraft equipment) Act, tabled by the government through Bill C-45.

As you are aware, the proposed legislative amendments are related to Canada's ratification of the Cape Town Convention and Protocol as related to aircraft equipment, which is aimed at providing airlines with the means to achieve meaningful savings and efficiencies in respect of the financing or leasing of aircraft.

Canada was a signatory to the 2001 Cape Town Convention, but has not yet ratified it. Ratification of the 2001 Cape Town Convention is critical for Canadian airlines to benefit from its provisions.

Air Canada previously expressed that it welcomed the proposed amendments to the act. Air Canada, together with a number of interested parties, have been advocating for the ratification of the 2001 Cape Town Convention since it was signed.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 27 novembre 2012

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, pour étudier la teneur des éléments des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures.

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications poursuit aujourd'hui son étude préliminaire des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45.

[*Français*]

Nous avons le plaisir de recevoir Pierre Houle, trésorier d'Air Canada.

[*Traduction*]

Il est accompagné de Laura Logan, directrice, Réglementation et Systèmes de sécurité.

[*Français*]

Monsieur Houle, soyez le bienvenu. Nous allons commencer par vos remarques et nous passerons ensuite aux questions des membres du comité. La parole est à vous.

Pierre Houle, trésorier, Air Canada : J'aimerais remercier les membres du comité de m'avoir invité à présenter le point de vue d'Air Canada sur les modifications apportées à la Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobile, proposées par le gouvernement dans le cadre du projet de loi C-45.

Comme vous le savez, les modifications législatives proposées sont liées à la ratification de la Convention et du Protocole du Cap par le Canada, qui vise notamment à procurer aux sociétés aériennes des moyens de réaliser des économies de coûts et des gains d'efficacité substantiels en ce qui concerne le financement et la location d'avions.

Le Canada a signé la Convention du Cap en 2001 mais ne l'a pas encore ratifiée. La Convention du Cap de 2001 doit être ratifiée pour que les sociétés aériennes canadiennes puissent bénéficier de ses dispositions.

Air Canada a déjà fait savoir qu'elle accueillait favorablement les modifications proposées à la loi. La société, de concert avec plusieurs parties intéressées, préconise la ratification de la Convention du Cap de 2001 depuis qu'elle a été signée.

From an airline's perspective, full implementation of the convention and protocol will result in a reduction in actual financing costs to acquire aircraft equipment. Beyond the airlines, full implementation in Canada would benefit all aviation industry stakeholders, including aircraft manufacturers, airlines, financiers, lessors, and ultimately, passengers.

Implementation of the convention and protocol is a rare opportunity for the government to implement a virtually cost-free measure that can be taken by government in support of our industry and one that would have only winners and no identifiable losers. In fact, the delay in ratifying the convention and protocol before has cost Air Canada many millions of dollars in higher financing fees or margins, on previous deliveries, paid to parties that would have been indifferent to receiving lower fees or margins had they been lending to an airline in a country which had ratified and implemented the Cape Town Convention.

[English]

Why is this? Lenders charge lending fees and loan margins based on the perceived risk of making a loan to a particular borrower. When loans are made to borrowers in jurisdictions having ratified the Cape Town Convention, the risks associated with the loans are perceived as being lower and, in efficient markets, lower risks always translate to lower fees and margins. Financiers are therefore able to reduce risk premiums and offer more favourable lending rates, which in turn would result in significant cost-savings for the Canadian aviation industry.

One of the things to bear in mind here is that this financing is for aircraft that are very expensive. For example, Air Canada's future large aircraft deliveries will each cost in excess of \$100 million. Therefore, even small changes to the interest rate or fee percentage can have a meaningful, positive difference for us.

What attributes of the Cape Town Convention lower risk? Essentially, the Cape Town Convention provides for certainty with respect to repossession rights that an aircraft financier may have if a borrower defaults. In addition, the Cape Town Convention provides for greater certainty for registrations of security interests created in aircraft by creating an international registry where all security and rights in aircraft, engines and certain equipment must be registered. Such certainty translates to lower risks for the aircraft financier, which allows the financier to offer more favourable terms to its borrowers.

In addition to lowering borrowing costs for existing sources of aircraft financing, the ratification and implementation of the Cape Town Convention would allow airlines to access sources of financing aircraft that would not otherwise be available in the absence of such ratification and implementation. An example of an additional source of funding is the capital markets in the United States and elsewhere.

Pour une société aérienne, la mise en œuvre complète de la convention et du protocole se traduira par une réduction du coût du financement de l'acquisition de nouveaux avions. Sans compter qu'elle sera bénéfique pour l'ensemble des acteurs de l'industrie de l'aviation, dont les avionneurs, les transporteurs aériens, les financiers et les bailleurs, et donc pour les passagers.

La mise en œuvre de la convention et du protocole représente une rare occasion pour le gouvernement de mettre en place une mesure pour ainsi dire gratuite, pouvant soutenir notre industrie, qui ne fait que des gagnants et n'entraîne aucun préjudice connu. En fait, le retard de la ratification de la convention et du protocole a déjà coûté des millions de dollars à Air Canada, qui a dû assumer des coûts et des marges de financement plus élevés pour se procurer des appareils, alors que les bailleurs de fonds auraient accepté des paiements ou des marges moindres s'ils avaient financé un transporteur originaire d'un pays ayant ratifié et mis en œuvre la convention du Cap.

[Traduction]

Pourquoi? Parce que les prêteurs établissent les frais et les conditions d'un prêt accordé à un emprunteur en particulier en fonction du risque perçu. Si l'emprunteur est originaire d'un pays ayant ratifié la Convention du Cap, le prêt représente un risque moindre pour le prêteur et, dans un marché efficace, un risque plus faible se traduit toujours par des frais et des marges moins importants. Les financiers sont ainsi en mesure de réduire les primes de risque et d'offrir des taux d'intérêt débiteurs plus avantageux, ce qui représenterait des économies importantes pour l'industrie de l'aviation canadienne.

Il faut garder à l'esprit que le financement vise des appareils extrêmement coûteux. Par exemple, les prochains gros avions d'Air Canada coûtent chacun plus de 100 millions de dollars. Ainsi, même une faible baisse du taux d'intérêt ou de financement peut avoir un effet très positif.

En quoi la Convention du Cap atténue-t-elle le risque? Elle apporte essentiellement une certitude, en établissant les droits de reprise de possession du prêteur si l'emprunteur manque à ses obligations. En outre, elle procure une assurance accrue quant à l'enregistrement des garanties associées aux appareils, puisqu'elle prévoit la création d'un registre international dans lequel sont inscrits toutes les garanties et tous les droits relatifs aux avions, aux moteurs et à certains types de matériel. Ces certitudes se traduisent par des risques plus faibles, ce qui permet au prêteur de proposer des conditions de prêt plus avantageuses.

En plus de la réduction des coûts d'emprunt visant du financement existant, la ratification et la mise en œuvre de la Convention du Cap permettraient aux sociétés aériennes d'accéder à des sources de financement additionnelles, lesquelles ne seraient autrement pas disponibles. Elles pourraient par exemple se financer auprès des marchés financiers américains et étrangers.

One could argue, and Air Canada certainly has tried to argue, that changes previously made by the federal government to the bankruptcy rules in Canada provided benefits to aircraft financiers equivalent to those available in jurisdictions having ratified the Cape Town Convention. Unfortunately, financiers have not viewed this as being sufficient. When lenders can lend in numerous jurisdictions, it is much easier for them to simply check the Cape Town Convention box and lend in jurisdictions where they understand the rules as a result of the Cape Town Convention being applicable, than to lend in those jurisdictions where they need to be convinced that they would be in the same position. As a result, many of these lenders limit themselves to lending only in jurisdictions where the Cape Town Convention has been ratified. Any time you have fewer potential lenders, by definition you have higher potential borrowing costs.

Although it has been a long process, Air Canada is pleased the federal government is taking these steps toward ratification of the 2001 Cape Town Convention. With ratification, Canada would join the growing number of countries benefiting from this important international agreement that will provide Canada's airlines, including Air Canada, with access to more competitive aircraft financing and leasing terms in international financial markets. In particular, Canadian airlines would be able to more easily secure aircraft financing on terms that have been available to U.S. airlines for many years, thus allowing Canadian airlines to be more cost competitive in a North American market.

I will close by noting that the timing of this measure is very positive for Air Canada as we are undertaking some major fleet renewal projects. We recently announced that we have firm orders to purchase five additional Boeing 777 aircraft, which will be delivered next year and in early 2014, and our delivery of 37 state-of-the-art Boeing 787 aircraft begins in 2014. Therefore, prompt ratification is key to achieving the savings on the financing of these aircraft.

I would now be happy to answer your questions.

The Chair: Thank you. I have a short question to start with. Is there an opportunity for Bombardier to get better financing for selling outside the country?

Mr. Houle: The financing benefits are across any jurisdiction in terms of the ability to borrow at cheaper rates.

For Bombardier, as a manufacturer of aircraft, to the extent financing becomes cheaper, they would see that as a benefit in terms of their ability to sell more aircraft because they would be able to have, in general, cheaper financing for those aircraft.

The Chair: They would also need the ratification?

Mr. Houle: As far as I am aware, they have been one of the parties pushing for ratification since 2001.

On pourrait dire, et Air Canada a certainement essayé de faire valoir ce point, que les changements précédemment apportés par le gouvernement fédéral aux règles régissant la faillite au Canada ont procuré aux bailleurs de fonds des avantages équivalents à ceux offerts dans les pays ayant ratifié la Convention du Cap. Malheureusement, les financiers estiment que c'est insuffisant. Pour des prêteurs ayant des possibilités dans divers pays, il est plus simple de favoriser des pays où s'appliqueront les règles de la Convention du Cap que de prêter à des sociétés d'autres pays, lesquelles doivent les convaincre qu'ils bénéficieront des mêmes certitudes. Par conséquent, bon nombre de prêteurs se limitent aux pays ayant ratifié la Convention du Cap. Un petit nombre de prêteurs potentiels implique automatiquement des coûts d'emprunt plus élevés.

Même si le processus est long, Air Canada est heureuse que le gouvernement fédéral entreprenne des démarches qui conduiront à la ratification de la Convention du Cap de 2001. Cette ratification permettrait au Canada de se joindre à un nombre croissant de pays bénéficiant de cet important accord international, grâce auquel les transporteurs aériens canadiens, dont Air Canada, auront accès à un financement plus concurrentiel pour l'acquisition et la location d'appareils sur les marchés financiers internationaux. En particulier, les sociétés aériennes canadiennes pourraient plus facilement obtenir un financement assorti de modalités comparables à celles dont bénéficient les transporteurs américains, ce qui leur garantirait une compétitivité accrue dans le marché nord-américain.

En terminant, j'aimerais souligner l'opportunité de cette mesure pour Air Canada, qui entreprend d'importants projets de renouvellement de son parc aérien. En effet, nous avons récemment annoncé avoir passé des commandes fermes pour cinq autres 777 de Boeing, qui seront livrés en 2013 et au début de 2014, et la prise de livraison de nos 37 appareils 787 de Boeing ultramodernes commencera en 2014. Ainsi, une prompt ratification permettra de faire des économies quant au financement de ces aéronefs.

C'est avec plaisir que je répondrai maintenant à vos questions.

Le président : Merci. J'ai une courte question pour commencer. Bombardier peut-elle obtenir un meilleur financement pour vendre à l'étranger?

M. Houle : Tous les pays peuvent profiter des avantages sur le plan du financement, notamment des faibles taux d'emprunt.

Dans la mesure où le financement devient plus abordable, Bombardier, en tant que fabricant d'aéronefs, considérerait cette situation comme un avantage, car elle lui permettrait de vendre plus d'aéronefs.

Le président : La ratification serait également nécessaire?

M. Houle : Pour autant que je sache, la société est l'une des parties préconisant la ratification depuis 2001.

Senator Merchant: I have a couple of questions. First, why has the federal government been reluctant to ratify the Cape Town Convention for over 10 years now?

Mr. Houle: At the outset, what the government did was change the bankruptcy laws to mirror Cape Town. Effectively, the government at the time thought it had done sufficiently what was required to be able to provide borrowers with the attributes of Cape Town to get lower financing rates. I think that was probably what took place at inception.

However, as I stated in my remarks, lenders are more likely to lend, to the extent it is easier, and it is easier by actually ratifying Cape Town. I would say at this point it is more form than substance, as the rules already exist in the bankruptcy laws, and this is simply giving it a different form, which is beneficial to the industry.

Senator Merchant: Second, you mentioned that several countries have ratified the convention. I know you mentioned the U.S., but can you name a few more countries? How many countries have ratified?

Mr. Houle: I am not aware of the number of countries at this point. That is something that can easily be provided to you, if need be. I do not have the list in front of me.

Senator Merchant: Finally, could you elaborate a little bit? You said this would create an international registry where all security and rights, aircraft engines and certain equipment must be registered. "Security" is a word we hear a lot. What are you talking about there?

Mr. Houle: When a financier lends money to someone, they take security over the asset that is otherwise being financed, in this case an aircraft. Absent the Cape Town Convention, the security registrations are done locally, so in a provincial jurisdiction. Typically in Canada it is done with provincial registries.

With Cape Town there is now an international registry for this purpose. For all aircraft being financed, the security registration will be done internationally. I believe the registry is in Ireland.

[Translation]

Senator Boisvenu: Congratulations for your very educational brief that allows us to understand the nature of the convention, its impact and its advantages. I was wondering how the convention would make life easier for carriers.

In the last 10 or 20 years, Air Canada has been in some fairly significant financial turbulence. This has led you to renegotiate all your collective agreements with your workers downwards in order to increase Air Canada's profitability. I do not understand why Air Canada has never declared publicly that Canada should ratify this convention, given that you are saying that it will bring

Le sénateur Merchant : J'ai quelques questions. Pourquoi le gouvernement fédéral est-il réticent à ratifier la Convention du Cap depuis plus de 10 ans maintenant?

M. Houle : Au départ, le gouvernement a modifié la législation sur la faillite afin de refléter la Convention du Cap. En réalité, le gouvernement croyait à l'époque qu'il en avait fait suffisamment pour être en mesure d'offrir aux emprunteurs les mêmes modalités que prévoit la Convention afin de leur permettre d'obtenir de meilleurs taux de financement. Je pense que c'est ce qui est arrivé au départ.

Cependant, comme je l'ai dit plus tôt, les prêteurs sont plus susceptibles de consentir des prêts, dans la mesure où il est de plus en plus facile de le faire, grâce à la Convention du Cap. À ce moment-ci, je dirais qu'il s'agit plus d'une question de forme que de fond puisqu'il existe déjà des règles dans la législation sur la faillite. On leur donne simplement une autre forme, laquelle profite à l'industrie.

Le sénateur Merchant : Vous avez déclaré que plusieurs pays ont ratifié la Convention du Cap. Je sais que vous avez mentionné les États-Unis, mais pouvez-vous nommer d'autres pays? Combien de pays ont ratifié la Convention?

M. Houle : Je ne connais pas le nombre de pays à ce moment-ci. Ce chiffre peut facilement vous être donné si vous le désirez. Je n'ai pas la liste entre les mains.

Le sénateur Merchant : Pouvez-vous être plus précis? Vous avez parlé de la création d'un registre international dans lequel seraient inscrits les droits et les garanties relatifs aux moteurs et à certains types de matériel. On entend souvent le mot « garantie ». De quoi parlez-vous exactement?

M. Houle : Lorsqu'un financier prête de l'argent, il prend une garantie pour le bien qui est financé, un aéronef dans ce cas-ci. Comme nous n'avons pas ratifié la Convention du Cap, l'enregistrement des garanties se fait localement, à l'échelle provinciale. Généralement, au Canada, l'enregistrement se fait dans les registres provinciaux.

Grâce à la Convention du Cap, il existe maintenant un registre international. Pour tous les aéronefs financés, l'enregistrement des garanties se fait à l'échelle internationale. Je crois que le registre se trouve en Irlande.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Félicitations pour votre mémoire très pédagogique pour comprendre la nature de la convention, ses impacts et ses avantages. Je me demandais comment cette convention faciliterait la vie des transporteurs.

Au cours des 10 ou 20 dernières années, Air Canada a été relativement dans une tourmente financière assez importante, ce qui vous a amené à renégocier l'ensemble de vos conventions collectives avec vos travailleurs, pour aller à la baisse et augmenter la profitabilité d'Air Canada. Je ne comprends pas pourquoi Air Canada n'a jamais manifesté publiquement que le Canada

millions of dollars in benefits. What has Air Canada done politically in the last 10 years to put pressure on governments, both Liberal and Conservative, to get the convention signed?

Mr. Houle: Over the years, representations have been made to the government pointing out the importance of ratifying this convention.

Senator Boisvenu: It has been done quite discreetly.

Mr. Houle: It is done through the federal bureaucracy. I do not know at which level it happens, but certainly, representations have been made on a number of occasions.

Senator Boisvenu: It was not you?

Mr. Houle: No, it was the legal department.

Senator Boisvenu: What will the impact be? Canada has signed the convention that seems to match your expectations in all aspects.

Mr. Houle: Yes.

Senator Boisvenu: What will be the effect on ticket prices for passengers?

Mr. Houle: You cannot make a direct link with the price a passenger pays for a ticket. We can say that, to the extent that the convention leads to lower costs for Air Canada, it will be reflected in lower prices for our passengers over time. But there is no direct link.

Senator Boisvenu: Have the Americans signed the convention?

Mr. Houle: I think so.

Senator Boisvenu: With Canadian and American airports competing in some places, the Americans, not us, get an advantage from the fact that they have signed the convention.

Mr. Houle: The Americans had an advantage already. The convention reflects American legislation on bankruptcies they call the 11-10. They always have had an advantage in access to capital and financing markets. It just gives the same advantage to the other countries that signed the convention.

Senator Boisvenu: How many countries have signed the convention at the moment?

Mr. Houle: I cannot answer that.

Senator Boisvenu: Are there countries in Europe that have signed the convention?

Mr. Houle: Yes, countries in Europe have signed the convention.

The Chair: If you could send the number and the list of countries that have signed the convention to our clerk, it would be greatly appreciated.

devrait signer cette convention, d'autant plus que vous dites que cela va amener des millions de dollars en bénéfices. Quelle a été la charge politique d'Air Canada au cours des 10 dernières années pour mettre des pressions sur les gouvernements, libéraux et conservateurs, pour signer la convention?

M. Houle : Au fur et à mesure des années, il y a eu des représentations au gouvernement pour indiquer l'importance de ratifier cette convention.

Le sénateur Boisvenu : Cela a été fait de façon assez discrète.

M. Houle : C'est fait par la bureaucratie fédérale. Je ne sais pas à quel niveau cela a été, mais sans aucun doute, il y a eu des représentations à plusieurs reprises.

Le sénateur Boisvenu : Ce n'était pas vous?

M. Houle : Non, c'était le service juridique.

Le sénateur Boisvenu : Quel sera l'impact? Le Canada signe la convention qui semble correspondre en tous points à vos attentes.

M. Houle : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Quel sera l'impact pour le prix du billet pour les usagers?

M. Houle : On ne peut pas faire de lien direct avec le prix des billets des usagers. On peut indiquer que, dans la mesure où la convention amène des coûts plus bas pour Air Canada, dans l'ensemble, à mesure qu'on diminue les coûts d'Air Canada, dans un marché compétitif, cela va se refléter par des prix plus bas pour nos passagers avec le temps. Mais il n'y a pas de lien direct à faire.

Le sénateur Boisvenu : Les Américains ont-ils signé cette convention?

M. Houle : Je crois que oui.

Le sénateur Boisvenu : Avec la concurrence des aéroports canadiens et américains à certains endroits, les Américains sont avantagés du fait qu'ils ont signé la convention et pas nous.

M. Houle : Les Américains avaient déjà l'avantage. La convention est un miroir de la législation américaine sur le plan des faillites qu'on appelle section 11-10. Ils ont toujours eu un avantage pour l'accès aux marchés des capitaux et du financement. Cela ne fait que donner le même avantage aux autres pays signataires de cette convention.

Le sénateur Boisvenu : Combien de pays ont signé la convention actuellement?

M. Houle : Je n'ai pas cette réponse.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que des pays européens ont signé la convention?

M. Houle : Oui, des pays européens ont signé la convention.

Le président : Il serait grandement apprécié si vous étiez en mesure de faire parvenir le nombre et la liste des pays signataires de cette convention à notre greffier.

Senator Verner: You must have been very pleased with the convention has been signed after waiting for 11 years. You mentioned the reason that it had to take so long when you answered a question from my colleague. Canada has chosen to do things a little backwards. Do you know why they decided to do things the way they have been done for these last 10 years, instead of just signing the convention? What factors were involved? But it still seems like very good news for you. It will give you some decent breathing room in your financial operations. Do you have any idea?

Mr. Houle: Not just for Air Canada, for the whole aviation industry in Canada.

Senator Verner: For them too.

Mr. Houle: I do not know why that approach was chosen in 2001. As I said before, they probably thought that it was enough, that it provided benefits, even though they were not in the same form as if the convention had been ratified. There were some benefits because the Bankruptcy Act was changed to reflect it. Unfortunately, over time, a lot of lenders are asking for complete ratification in order to really give us full access to the benefits in the convention. I cannot say why things were done that way.

[English]

Senator Eggleton: The registry that you say is being set up gives information to people who are financiers or lenders: They know where the aircraft is and what the inventory is. You are saying the existence of this agreement leads to greater confidence on their part, which results in lower borrowing costs. I understood all that.

This is also based on having access to this aircraft if they need to seize it for any reason. If something goes wrong, there is a default. How does that part get any easier with this agreement? I take it they still have to go to local courts in the country, provincial or federal courts in our case.

Mr. Houle: There remains political risk that the country will not respect the convention, but to the extent the country does respect it, the convention is clear in terms of the rights of the financier in the context of a default by the borrower.

The ratification of the convention does not change the legal obligations that already exist in Canada. It just changes the form to make it more transparent to international financiers. Without adopting the convention, financiers have to fully understand the legal regime in Canada, so that requires a fair bit of work for them. A lot of times they would rather not do that and lend somewhere easier. The Cape Town Convention makes it easier in terms of saying yes, Canada is a signatory; go forward and lend on the basis wherein they know what that means without doing significant legal work.

Le sénateur Verner : Vous deviez être très content de la signature de la convention après 11 ans d'attente. Vous avez répondu à une question de ma collègue sur les raisons pour lesquelles il a fallu si longtemps. Le Canada avait choisi d'adopter des mesures un peu miroir. Savez-vous pour quelle raison ils ont préféré procéder de cette façon dans les 10 dernières années, au lieu de tout simplement signer la convention? Y avait-il des considérations? Cela m'apparaît quand même être une très bonne nouvelle pour vous. En termes d'opérations financières, cela va vous donner passablement d'oxygène. Avez-vous une idée?

M. Houle : Ce n'est pas juste pour Air Canada, mais pour l'ensemble de l'industrie aérienne au Canada.

Le sénateur Verner : Aussi.

M. Houle : Je ne connais pas la raison pour laquelle cette approche a été choisie en 2001. Comme je l'ai mentionné tantôt, ils avaient probablement l'impression que c'était suffisant, que cela donnait les bénéfices même si cela n'avait pas la même forme selon la ratification de la convention. Il y a eu certains bénéfices parce que la Loi sur les faillites a été changée pour refléter cela. Malheureusement, avec le temps, beaucoup de financiers demandent que ce soit strictement ratifié pour vraiment avoir le plein bénéfice de ce qui était entendu par la convention. Je ne peux pas dire pour quelles raisons cette approche a été prise de cette façon.

[Traduction]

Le sénateur Eggleton : Le registre qui est présentement élaboré fournit des renseignements aux financiers et aux prêteurs. Ils savent où sont les aéronefs et en connaissent l'inventaire. Vous dites que cet accord accroît leur confiance, entraînant ainsi une réduction des coûts d'emprunt. J'ai compris tout cela.

Ils doivent également avoir accès à ces aéronefs s'ils doivent les saisir pour une raison ou pour une autre. Si quelque chose tourne mal, il y a alors défaut de paiement. Dans quelle mesure cet accord facilite-t-il les choses dans ces cas-là? Je suppose qu'ils doivent tout de même se présenter devant les tribunaux locaux du pays, les tribunaux provinciaux ou fédéraux dans notre cas.

M. Houle : Il demeure un risque politique que le pays ne respecte pas la Convention, mais dans la mesure où le pays la respecte, la Convention est claire quant aux droits du financier quand un emprunteur est en défaut de paiement.

La ratification de la Convention ne change pas les obligations juridiques qui existent déjà au Canada. Elle change seulement la forme afin de les rendre plus transparentes pour les financiers internationaux. Sans l'adoption de la Convention, les financiers devraient bien comprendre le régime juridique du Canada. Ils auraient donc pas mal de travail à faire. La plupart du temps, ils préfèrent ne pas avoir à le faire et consentir des prêts ailleurs. Grâce à la Convention du Cap, il est plus facile de dire oui, le Canada est signataire, allons de l'avant et accordons un prêt puisque nous savons ce que cela signifie, alors nous n'avons pas à effectuer d'importantes recherches juridiques.

Senator Eggleton: However, it does not diminish the opportunity of the borrower to access the court system to defend their case.

Mr. Houle: Absolutely. It does not change anything.

Senator Unger: Thank you for your presentation. It was very helpful.

Effectively, Cape Town is a rubber stamp for lenders. If someone is a member of Cape Town, the lenders feel reassured. As you said, Canada has a mirror process, but it is really not good enough.

Mr. Houle: It is not good enough in the sense of attracting the greatest amount of potential lenders to the industry. A lot of lenders are big and therefore have the resources to do a jurisdictional analysis and say Canada is a good place to lend, irrespective of whether it has adopted Cape Town or not. A lot of lenders do not have the capability to do that. For Air Canada to attract lenders, we have to educate them on the legal system in Canada. Having the Cape Town Convention ratified eliminates that requirement. Lenders need to know the Cape Town Convention and know that it is the same in every country. It makes it easier for everyone and makes it simpler in terms of the ability to lend. Ultimately, it makes it less risky and therefore provides for lower costs and for savings for the industry.

Senator Unger: It makes it easier for both sides.

Mr. Houle: Yes.

Senator Unger: Going forward, how long will it take for this process to be fully ratified?

Mr. Houle: My understanding is that once it is ratified in Canada, it needs to be deposited with the UNIDROIT and then there is a process with them in terms of adopting it at that level. I do not know how long that would take. I suspect probably two to three months.

Our first delivery occurs in June of next year, and we will be looking to finance those in advance of June, maybe the March time line. To the extent all is ratified, deposited and approved at the UNIDROIT level, then we will be able to effect the savings that we are talking about. That is why I referred to proper ratification being important to Air Canada.

Senator Unger: If it is not ratified quickly, it could affect the purchases that you are planning for.

Mr. Houle: The financing of these aircraft, yes.

Senator Unger: Does foreign exchange have any issue here because it is dealing with interest rates?

Mr. Houle: There are no foreign exchange issues.

Le sénateur Eggleton : Cependant, elle ne diminue en rien la possibilité pour l'emprunteur d'avoir accès au système judiciaire pour défendre sa cause.

M. Houle : Absolument. Cela ne change rien.

Le sénateur Unger : Merci pour votre exposé. Il a été très utile.

En réalité, la Convention du Cap constitue un sceau d'approbation aux yeux des prêteurs. Le fait d'être membre de la Convention rassure les prêteurs. Comme vous l'avez dit, le Canada dispose d'un processus parallèle, mais il n'est vraiment pas suffisant.

M. Houle : Il n'est pas suffisant pour attirer le plus grand nombre possible de prêteurs potentiels dans l'industrie. De nombreux prêteurs disposent des ressources nécessaires pour faire une analyse des pays et déterminer qu'il est avantageux de consentir des prêts au Canada, sans égard au fait qu'il ait ou non adopté la Convention du Cap. Bien d'autres prêteurs ne sont pas en mesure de le faire. Pour attirer les prêteurs, Air Canada doit leur faire comprendre le système judiciaire du Canada. La ratification de la Convention du Cap élimine cette exigence. Les prêteurs doivent connaître la Convention et savoir qu'elle est la même dans tous les pays, ce qui facilite la tâche de tous et le consentement de prêts. En fin de compte, les risques sont moindres, les coûts sont réduits et l'industrie réalise des économies.

Le sénateur Unger : Cela facilite la tâche des deux parties.

M. Houle : Oui.

Le sénateur Unger : Combien de temps faudra-t-il pour la ratification intégrale de ce processus?

M. Houle : D'après ce que j'ai compris, une fois la Convention ratifiée au Canada, elle doit être déposée auprès d'UNIDROIT, puis, UNIDROIT doit appliquer un processus en vue de son adoption. Je ne sais pas combien de temps cela peut prendre. J'imagine que cela peut prendre de deux à trois mois.

La première prise de livraison aura lieu en juin prochain, et nous financerons ces aéronefs avant juin, peut-être en mars. Dans la mesure où tous les documents sont ratifiés, déposés et approuvés au niveau d'UNIDROIT, nous pourrions alors faire les économies dont nous parlons. Voilà pourquoi j'ai dit qu'une ratification appropriée est importante pour Air Canada.

Le sénateur Unger : Si la Convention n'est pas ratifiée rapidement, cela pourrait avoir un impact sur les achats que vous prévoyez.

M. Houle : Le financement de ces aéronefs, oui.

Le sénateur Unger : Les taux de change représentent-ils un problème ici en raison des taux d'intérêt?

M. Houle : Il n'y a aucun problème lié aux taux de change.

The Chair: Ms. Logan, since you will be saving all of this money, there will be costs to the interactive passenger information list. You have to build up a list, manage it and share the list with the CBSA. Has Air Canada made an evaluation of what it can mean for them to have to manage these lists?

Laura Logan, Director, Security Systems & Regulatory, Air Canada: It all depends on how it is actually enacted because there are interactive advance passenger information requirements, or iAPR, in place in a number of countries. If we can work with the CBSA to follow the standards already there, the costs of bringing it online in Canada are actually minimal. If they demand non-standard requirements in terms of methods of communication or the information that is required, then the costs start to rise from there.

Typically, some of these systems have costs in the order of a million dollars to implement. The ongoing transmission costs can also be substantial, but that will be there regardless of what way the information is actually formatted.

Yes, there are costs associated with doing it, but there are also potential savings for us. If we are able to identify passengers who will not be admitted to the country prior to bringing them to the country, then we save the inadmissible fines and return costs. There is a trade-off.

The Chair: That leads me to thanking you for both your presentation and your comments this morning.

I would like to remind the audience and honourable senators that tomorrow evening the committee will hear from the Office of the Privacy Commissioner of Canada on Division 12. After the witnesses, we will meet in camera to discuss a draft report. As you know, we will have to make this report available. Contrary to last time, Senator Greene and I will not be appearing in front of the Finance Committee; the report will be tabled directly in the chamber, normally on Thursday. We will be meeting after the witnesses tomorrow to look at a draft report for the chamber.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 28, 2012

The committee met this day at 6:45 p.m. to examine the subject matter of those elements contained in Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45, a second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

[Translation]

The Chair: Honourable senators, this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications is hereby called to order.

Le président : Madame Logan, vous économiserez tout cet argent, mais la liste interactive d'information préalable sur les voyageurs entraînera des coûts. Il faut dresser la liste, la gérer et la partager avec l'ASFC. Air Canada a-t-elle évalué ce que représente la gestion de cette liste pour elle?

Laura Logan, directrice, Réglementation et Systèmes de sécurité, Air Canada : Cela dépend des règles à appliquer puisque des exigences visant la liste interactive d'information préalable sur les voyageurs, ou IPV, sont établies dans de nombreux pays. Si nous nous entendons avec l'ASFC pour respecter les normes déjà en place, les coûts au Canada seront en réalité minimales. Si l'ASFC formule des exigences non normalisées quant aux méthodes de communication ou aux renseignements qui sont requis, les coûts augmenteront alors.

Généralement, les coûts de mise en œuvre de certains de ces systèmes sont de l'ordre de 1 million de dollars. Les coûts permanents de transmission peuvent également être élevés. Quoi qu'il en soit, il y aura des coûts peu importe la façon dont les renseignements seront réellement mis en forme.

Oui, des coûts y sont associés, mais il est également possible de faire des économies. En identifiant les passagers qui ne peuvent pas rentrer au pays avant de les amener ici, nous économisons alors les amendes concernant les personnes interdites de territoire et le coût du billet de retour. Nous faisons un compromis.

Le président : Merci à vous pour votre exposé et vos commentaires ce matin.

J'aimerais rappeler au public et aux honorables sénateurs que des représentants du Commissariat à la protection de la vie privée du Canada témoigneront demain soir devant le comité concernant la Section 12. Après avoir entendu les témoins, nous discuterons à huis clos d'un projet de rapport. Comme vous le savez, nous devons diffuser ce rapport. Contrairement à la dernière fois, le sénateur Greene et moi-même ne témoignerons pas devant le Comité des finances. Le rapport sera déposé directement au Sénat, normalement jeudi. Nous nous réunirons demain au terme des témoignages afin de discuter d'un projet de rapport pour le Sénat.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 28 novembre 2012

Le comité se réunit aujourd'hui à 18 h 45 pour étudier la teneur des éléments des sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécutions de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures.

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

[English]

This evening the Standing Senate Committee on Transport and Communications concludes a pre-study of Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45. After the witnesses, we will meet in camera to discuss a draft report that Senator Greene and I will be submitting tomorrow to the Finance Committee and will be tabling in the chamber.

[Translation]

We have the pleasure of hearing from Ms. Chantal Bernier, Assistant Privacy Commissioner, and she is accompanied by Carman Baggaley, Senior Strategic Policy Advisor. Miss Bernier, we will begin with your presentation and then we will go to questions from committee members. The floor is yours.

Chantal Bernier, Assistant Privacy Commissioner, Office of the Privacy Commissioner of Canada: Thank you Chair and members of the committee for the opportunity to address the privacy issues arising from Division 12 of Bill C-45.

I am Chantal Bernier, Assistant Privacy Commissioner, and with me is Carman Baggaley, our Senior International Research and Policy Analyst. The Commissioner sends her regrets that she is unable to appear here today.

First I will briefly describe the amendment before us. I will then provide an overview of the program to which it pertains, and then conclude by commenting on the privacy issues it raises.

The amendment in question amends subsection 107.1(1) of the Customs Act to require carriers to provide passenger information about persons “expected to be on board” a conveyance. The practical purpose of this amendment is that it will specifically allow the Canadian Border Services Agency to collect information about air travellers on international flights to Canada prior to the departure of the aircraft.

While the amendment may be relatively minor in and of itself, it relates to a program that involves the collection, use and disclosure of large amounts of potentially sensitive personal information about airline passengers arriving in Canada. From that perspective, it merits a broader-based reflection about the transparency of the program and its relation with other travel programs.

[English]

The information consists of two distinct but related types of information. Advanced Passenger Information, or API, consists of the biographical information found in a passport or travel document. Passenger Name Record, or PNR, information consists of data typically found in a reservation system,

[Traduction]

Ce soir, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications termine une étude préliminaire des sections 5, 12, et 20 de la partie 4 du projet de loi C-45. Après l’audience des témoins, nous nous réunirons à huis clos pour discuter de nouveau du rapport que le sénateur Greene et moi comptons présenter demain au Comité des finances, et qui sera déposé à la Chambre.

[Français]

Nous avons le plaisir de recevoir Mme Chantal Bernier, commissaire adjointe à la protection de la vie privée. Elle est accompagnée de Carman Baggaley, conseiller stratégique principal des politiques. Madame Bernier, nous allons commencer avec votre présentation et nous passerons ensuite aux questions des membres du comité. La parole est à vous.

Chantal Bernier, commissaire adjointe à la protection de la vie privée, Commissariat à la protection de la vie privée du Canada : Je remercie le président et les membres du comité de m’offrir l’occasion de m’exprimer sur les questions liées à la protection de la vie privée qui découlent de la section 12 du projet de loi C-45.

Mon nom est Chantal Bernier et je suis la commissaire adjointe à la protection de la vie privée. Je suis accompagnée de Carman Baggaley, notre conseiller principal en politiques et recherches internationales. La commissaire s’excuse de ne pas pouvoir comparaître devant le comité aujourd’hui.

Je me propose de décrire d’abord brièvement la modification proposée. Par la suite, je vous résumerai les programmes touchés par cette modification, puis je conclurai en commentant les questions que la modification soulève en matière de protection de la vie privée.

La modification en question touche le paragraphe 107.1 (1) de la Loi sur les douanes et vise à exiger de la part des transporteurs de fournir des renseignements sur toute personne qui « devrait être à bord ». L’objectif concret de cette modification consiste notamment à permettre à l’Agence des services frontaliers du Canada de recueillir des renseignements sur les passagers des vols internationaux à destination du Canada avant le départ des aéronefs.

Bien que la modification puisse paraître relativement mineure en soi, elle est liée à un programme qui concerne la collecte, l’utilisation et la divulgation de grandes quantités de renseignements personnels potentiellement sensibles sur les passagers aériens arrivant au Canada. Dans cette perspective, il est nécessaire d’approfondir la réflexion sur la transparence du programme et ses liens avec les autres programmes du genre. Je vais donc passer à la description du programme en question.

[Traduction]

Ces renseignements correspondent à deux types de renseignements distincts mais connexes. L’information préalable sur les voyageurs, ou IPV, qui correspond à l’information biographique que l’on retrouve dans le passeport ou dans les autres documents de voyage; et l’information relative au dossier

information about the flight or trip in question, such as the manner in which the ticket was paid for, the number of bags checked, seat information and various dates such as when the ticket was issued and the date of travel.

API is essentially static; PNR information changes from trip to trip. PNR information is potentially much more revealing because it provides information about travel companions, who purchased the ticket and the traveller's itinerary. Even a special fare, for example, to prepare for a conference or event can provide information about the traveller. PNR is valuable to border officials, specifically because it can be used to create profiles and draw inferences.

Our office has a long-standing interest in the API/PNR program. We had a number of concerns when the program was first announced about a decade ago.

The Minister of National Revenue who was in charge of the program at that time made a number of changes in April 2003 that addressed some of our concerns. Further changes to the program were made following negotiations with the European Union. As a result of these changes, API/PNR information can only be used for a specific set of purposes, it is depersonalized after 72 hours and access to the information is restricted. The information is deleted after three and half years unless it has been used for administrative or enforcement purposes.

I would now like to bring to your attention two key privacy concerns that we have with respect to the proposed amendments. The first relates to what appears to be the collection of personal information beyond the purpose of the program and the second is about the lack of openness and transparency.

First, collection beyond the purpose of the program: Through the amendments contained in Bill C-45, we understand that information on travellers will be provided to CBSA in advance of their actual departure. Practically speaking, this means that CBSA could be collecting API/PNR information on individuals who change their plans and never ultimately come to Canada. If this is the case, we would be concerned that personal information is being collected without any justification since the person is not travelling to Canada. If an individual never actually boards a flight to Canada, the purpose for which the government is collecting and using the information becomes unclear. We believe that this is an important issue that needs to be addressed with CBSA officials.

With respect to openness and transparency, the issue arises with respect to the relationship between API/PNR and similar programs and to parliamentary oversight. The API/PNR

passager, le DP, qui correspond aux données que l'on trouve généralement dans un système de réservation, soit l'information sur le vol ou le voyage entrepris, tel que le mode de paiement du billet, le nombre de bagages enregistrés, le type de siège et différentes dates, comme celle de l'émission du billet et la date du voyage.

L'IPV est essentiellement statique, alors que l'information relative au DP change d'un voyage à l'autre. L'information relative au DP est peut-être beaucoup plus révélatrice puisqu'elle fournit des renseignements sur les compagnons de voyage, sur la personne qui a acheté le billet et sur l'itinéraire du voyageur. Même un tarif spécial pour participer à une conférence ou à un événement peut apporter des indications sur le voyageur. Le DP est précieux pour les autorités frontalières, en particulier parce qu'il peut servir à créer des profils et à tirer des conclusions.

Le commissariat s'intéresse depuis longtemps au programme IPV/DP. Nous avons exprimé de nombreuses inquiétudes lorsque le programme a été annoncé pour la première fois il y a une dizaine d'années.

La ministre du Revenu national, de qui relevait le programme à l'époque, a effectué plusieurs changements en avril 2003 en réponse à certaines de nos inquiétudes. Des changements supplémentaires ont également été apportés au programme à la suite de négociations avec l'Union européenne. Ces changements ont permis de limiter l'utilisation de l'information issue du programme IPV/DP à certaines fins, de dépersonnaliser l'information après 72 heures et de restreindre l'accès à l'information. Le programme prévoit également la suppression de l'information après trois ans et demi, à moins que l'information ait été utilisée à des fins administratives ou d'application de la loi.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur deux préoccupations que nous avons à l'égard de la modification proposée en matière de la protection de la vie privée. La première concerne la collecte de renseignements personnels au-delà de l'objectif principal du programme. La seconde se rapporte au manque de transparence et de clarté de ces programmes.

Tout d'abord, la collecte d'information au-delà de l'objectif du programme. Avec les amendements proposés au projet de loi C-45, nous comprenons que l'information sur les voyageurs sera envoyée à l'ASFC bien avant leur départ. Concrètement, cela signifie que l'ASFC pourrait recueillir des renseignements plus tôt qu'elle le fait aujourd'hui et pourrait ainsi obtenir de l'information sur les personnes qui annulent leur voyage à la dernière minute. Si tel est le cas, nous serions préoccupés du fait que des renseignements personnels seraient recueillis sans justification puisque la personne ne voyage plus vers le Canada. Si un passager ne monte pas à bord d'un avion à destination du Canada, la raison pour laquelle le gouvernement recueille et utilise l'information sur ce passager devient floue. Nous croyons que cette question est importante et qu'elle doit être abordée par les représentants de l'ASFC.

En ce qui concerne l'ouverture et la transparence, la question est soulevée en relation au rapport entre le programme IPV/DP, les programmes similaires et la révision par le Parlement. Le

program should be viewed in relation to other travel programs, specifically the proposed electronic travel authorization eTA program and the Passenger Protection Program known as the no fly program, or PPP.

Clause 16 of Bill C-45 amends the Immigration and Refugee Protection Act to establish the eTA program. The eTA program will require people from visa-exempt countries, for example, Australians, New Zealanders, Europeans, to complete an application form and submit it to Citizenship and Immigration prior to traveling to Canada. Our understanding is that CIC will use this information to define individuals who may be inadmissible to Canada.

The PPP has been in place since 2007. This program is intended to identify individuals who may pose a threat to aviation security and prevent them from boarding an aircraft. The Passenger Protection Program is administered by Public Safety Canada and Transport Canada.

The relationship of the API/PNR program to the proposed eTA program and the PPP is not clear to us. If it is not clear to us, we doubt that most Canadians will understand how they relate to one another. Rather than being examined in isolation, these programs should be studied as a whole to obtain a better sense of how they overlap and interact with one another.

Individuals could be prevented from travelling to Canada under any of these programs and, since they will be administered by different departments and agencies, the redress process for each program differs.

With respect to the parliamentary oversight, one of our consistent concerns about the API/PNR program is the lack of transparency and the degree to which the details of the program are contained in regulations and are negotiated secretly with other countries. While we understand that international negotiations require a degree of secrecy, transparency requires that secrecy be kept to a minimum so that law-abiding citizens have a proper understanding of the system put in place and the level of intrusion that is proposed.

Fundamental questions about API/PNR programs, such as the data elements that are provided to CBSA, how this information can be used, with whom it can be shared and how long it is retained, cannot be found in the Customs Act. To a large degree, these matters have been shaped by negotiations with other jurisdictions, most notably with the European Union. A new PNR agreement is currently being negotiated with the European Union.

Based on the agreement between the EU and U.S. that was approved earlier this year, we are concerned that, under a new Canadian-EU agreement, the amount of information collected by CBSA will increase, it will be used for more purposes and it will be retained longer.

programme IPV/DP devrait être examiné en lien avec les autres programmes du genre, soit la proposition d'autorisation de voyage électronique, l'AVE, et le programme de protection des passagers, c'est-à-dire la liste des personnes interdites de vol, ou PPP.

La section 16 du projet de loi C-45 modifie la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés afin de permettre la mise en place du programme d'autorisation de voyage électronique. Ce programme exigera de la part des personnes provenant de pays dispensés de visa, par exemple, les Australiens, les Néo-Zélandais et les Européens, de remplir un formulaire de demande et de le présenter à Citoyenneté et Immigration avant de venir au Canada. Nous croyons comprendre que CIC utilisera l'information fournie pour identifier les personnes susceptibles d'être interdites de territoire au Canada.

Le PPP existe depuis 2007. Ce programme vise à identifier les personnes qui peuvent représenter une menace pour la sûreté aérienne et à les empêcher de monter à bord des aéronefs. Le Programme de protection des passagers est administré par Sécurité publique Canada et Transports Canada.

Les liens entre le programme IPV/DP et le programme d'autorisation de voyage électronique proposé et le PPP nous semblent peu clairs. Si tel est le cas pour nous, nous doutons que la population canadienne comprenne la manière dont les programmes sont liés entre eux. Ces programmes devraient être examinés conjointement plutôt que séparément afin de mieux comprendre la manière dont ils se chevauchent et interagissent entre eux.

Les voyageurs risquent de ne pas pouvoir venir au Canada dans le cadre d'un de ces programmes et, dans la mesure où ils seront administrés par différents ministères et organismes, le processus de recours pour chacun des programmes variera.

Quant à l'examen par le Parlement, le manque de transparence et la mesure dans laquelle les détails du programme sont contenus dans les règlements et sont négociés secrètement avec les autres pays figurent parmi nos préoccupations constantes. Même si nous comprenons que les négociations internationales exigent un certain niveau de secret, la transparence impose de maintenir le secret à un niveau minimum afin que les citoyens respectueux des lois comprennent bien le système mis en place et le niveau d'intrusion proposé.

Les questions fondamentales sur le programme IPV/DP, telles que la nature des données fournies à l'ASFC, la manière dont les renseignements peuvent être utilisés, à qui ils pourront être communiqués et la durée pendant laquelle ils sont conservés ne sont pas définies dans la Loi sur les douanes. Dans une large mesure, ces questions ont été déterminées lors des négociations avec les autres pays, plus particulièrement avec l'Union européenne. Un nouvel accord sur le DP est en cours de négociation avec l'Union européenne.

Au regard de l'accord entre l'Union européenne et les États-Unis approuvé plus tôt cette année, nous craignons qu'en vertu d'un nouvel accord entre le Canada et l'Union européenne, l'ASFC recueille davantage de renseignements qui seront utilisés à un plus grand nombre de fins et conservés plus longtemps.

Finally, with respect still to parliamentary oversight, we would emphasize the lack of detail in the amendments before the committee. Neither the specific data elements nor how API/PNR information will be used is codified in the legislation. The substantive matters are instead deferred to either regulation or internal departmental policy and will not be scrutinized by Parliament.

[*Translation*]

To conclude, the powers and tools entrusted to government officials at our airports and borders are considerable. As such, it is only reasonable that the level of transparency and scrutiny associated with security programs like API/PNR be commensurate to this significant responsibility. We believe that the government should be much more transparent about the justification to collect and use passenger information for this and other related travel programs.

Once again, I would like to thank you for this opportunity to discuss these important issues and I would be happy to take your questions.

The Chair: Thank you, Ms. Bernier. For my part, I will introduce the people at the table: Senator McDonald, from Cape-Breton, Nova Scotia; Senator Eggleton, from Toronto, Ontario; Senator Merchant, from Saskatchewan; and Senator Doyle, from Nova Scotia. Senator Housakos is from Montreal, Senator Verner is from Quebec, Senator Boisvenu is from Sherbrooke, in the province of Quebec, and we are honoured, this evening, to have Senator Carignan, Deputy Leader of the government in the Senate. I must say that this is the first time that I have presided over a committee meeting that Senator Carignan is attending.

Are there any questions?

[*English*]

Senator Merchant: Thank you for your presentation. The points you raise are significant. I am thinking back to the time when sometimes people who come to Canada do not speak English very well, and I think this will present a further problem for them. We had that very unfortunate incident last year at one of our airports where a person actually could not communicate. They could not communicate with him. Have you given some thought to that and how this complicates things further? Have there been some remedies not to have that kind of occurrence?

Ms. Bernier: We have looked at this program very much through the angle of privacy. I would underline, and I also hear it in your question, that this applies to everyone who travels. This applies to every irreproachable, law-abiding citizen who comes to the border. At the border, we know that we are faced with officials who have tremendous power; hence, it is a situation of vulnerability that in our view calls for that higher level of scrutiny.

Pour terminer, en ce qui concerne la surveillance parlementaire, nous tenons à souligner le manque de précision des amendements soumis à votre comité. En effet, il n'y a rien dans la présente législation qui codifie la nature spécifique des données ou encore la manière dont les renseignements IPV/DP seront utilisés. Ces questions de fond seront plutôt renvoyées à la réglementation ou encore à la politique ministérielle interne, évitant ainsi un examen par le Parlement.

[*Français*]

En conclusion, les pouvoirs et les moyens confiés aux agents gouvernementaux travaillant dans nos aéroports et aux frontières sont considérables. Il est donc raisonnable de croire que le niveau de transparence et de contrôle associés au programme de sécurité soit proportionnel à ces responsabilités, notamment en ce qui concerne le programme IPV/DP. Nous pensons que le gouvernement devrait se montrer beaucoup plus transparent sur la justification de la collecte et de l'utilisation des renseignements sur les passagers pour le programme touché par la modification et d'autres programmes de voyage connexes.

Je vous remercie de nouveau de m'avoir offert la possibilité de m'exprimer sur ces questions, et je me ferai un plaisir, avec mon collègue Carman Baggaley, de répondre à vos questions.

Le président : Merci, madame Bernier. Je vais, à mon tour, présenter les gens autour de la table : le sénateur McDonald de Cap-Breton en Nouvelle Écosse, le sénateur Eggleton de Toronto en Ontario, le sénateur Merchant de la Saskatchewan, le sénateur Doyle de la Nouvelle-Écosse. Le sénateur Housakos est de Montréal, le sénateur Verner est de Québec, le sénateur Boisvenu est de Sherbrooke de la province de Québec, et nous sommes honorés, ce soir, d'avoir le sénateur Carignan, leader adjoint du gouvernement au Sénat. Je dois dire que c'est la première fois que je préside un comité auquel assiste le sénateur Carignan.

Y a-t-il des questions?

[*Traduction*]

Le sénateur Merchant : Merci de votre exposé. Les points que vous soulevez sont importants. Je pense aux fois où des gens arrivent au Canada et ne parlent pas bien l'anglais, et je pense que cela leur posera des problèmes supplémentaires. Il y a eu un incident très malheureux l'an dernier dans l'un de nos aéroports où une personne n'était pas en mesure de communiquer. On ne pouvait pas communiquer avec elle. Avez-vous pensé à cela et à la façon dont la situation deviendra encore plus compliquée? Est-ce qu'il y a eu des corrections pour que de telles choses ne se produisent pas?

Mme Bernier : Nous avons examiné ce programme surtout sous l'angle de la protection de la vie privée. Je soulignerais, et je l'entends aussi dans votre question, que cela s'applique à tous ceux qui voyagent. Cela s'applique à chaque citoyen irréprochable et respectueux de la loi qui se présente à la frontière. À la frontière, nous savons que nous faisons face à des agents qui ont un pouvoir énorme; il s'agit donc d'une situation de vulnérabilité qui, d'après nous, exige un plus haut niveau de surveillance.

You mention the language barrier, and there are many more that could indeed undermine the ability of an individual to properly deliver the information, to properly understand what personal information is asked of him or her, what is going to be done with it and how it will be used. Clearly, we feel that because of the specific situation, there should be clear information, hence the point about transparency, about the justification and the modalities of this program.

Senator Merchant: I have to agree because otherwise it presents a problem for the officials at the border too, if they do not have clear indications as to what is appropriate, because who decides whether these questions are intrusive? Is it the person who is asking the question, or is it the person of whom it is asked? Who makes the decision at that moment? There would have to be very clear indications, I think, for everybody's well-being.

Ms. Bernier: The data elements of the program will be defined and built into the program, so that will be decided on the basis of departmental policy, ministerial decisions or however the government chooses to proceed. That being said, I believe that your point about privacy sensitive officials at the border is crucial, and we have made that point repeatedly to CBSA in our audits or in specific interventions with them in our review of privacy impact assessments or investigations. Indeed, CBSA officials must be properly trained on privacy.

Senator Eggleton: Thank you for your comments. This electronic travel authorization, eTA, is a new document, then, that would be filled out by people coming, as you point out, even from very friendly countries where visas are not required — Europeans, Australians, New Zealanders. What about the Americans? Are they involved in that?

Ms. Bernier: I understand that it applies to all non-visa countries.

Carman Baggaley, Senior Strategic Policy Advisor, Office of the Privacy Commissioner of Canada: It does not apply to Americans. Part of the rationale for this is the perimeter security program, and, since the assumption is that the Americans are already within the northern North American perimeter, if you like, they are not covered by the program.

Senator Eggleton: What kind of questions would this form ask?

Ms. Bernier: Have you received a briefing on that? I do not know if my staff has seen a briefing on what questions would be asked. I understand it is still in preparation.

Mr. Baggaley: That is a very good question. It is very similar to an American program called ESTA. Under the American program, there are intrusive questions asked about health and communicable diseases. The minister was quoted as saying that we would not be asking such intrusive questions, but we have not been given a list of the questions that would be asked as part of the eTA application process.

Vous avez parlé de la barrière linguistique, et il y en a beaucoup d'autres qui pourraient en fait miner la capacité d'une personne de bien fournir les renseignements, de bien comprendre quels renseignements personnels on lui demande, ce que l'on fera avec et comment ils seront utilisés. Évidemment, nous croyons qu'à cause de cette situation précise, on devrait pouvoir connaître clairement les raisons et les modalités du programme, et c'est pourquoi nous parlons de transparence.

Le sénateur Merchant : Je suis d'accord parce que sinon, c'est aussi un problème pour les agents à la frontière, s'ils ne savent pas exactement ce qui est approprié, car qui décide si ces questions sont indiscrettes? Est-ce la personne qui pose les questions ou la personne à qui on les pose? Qui prend cette décision à ce moment-là? Il faut des indications très claires, je crois, pour le bénéfice de tous.

Mme Bernier : Les données du programme seront définies et intégrées au programme, alors cela se fera selon une politique du ministère, une décision du ministre ou selon la volonté du gouvernement. Ceci dit, je crois que ce que vous dites à propos d'agents respectueux de la vie privée à la frontière est essentiel, et nous l'avons dit de façon répétée à l'ASFC lors de nos vérifications ou de nos interventions ponctuelles auprès de l'agence ou lors de nos évaluations ou enquêtes des facteurs relatifs à la vie privée. En effet, les agents de l'ASFC doivent être bien formés en matière de respect de la vie privée.

Le sénateur Eggleton : Merci de vos observations. Cette autorisation de voyage électronique est un nouveau document qui sera donc rempli lorsque les gens arrivent, comme vous le dites, même de pays très amis qui sont dispensés de visas comme les Européens, les Australiens et les Néo-Zélandais. Qu'en est-il des Américains? Sont-ils touchés?

Mme Bernier : Je crois que cela s'applique à tous les pays dispensés de visas.

Carman Baggaley, conseiller stratégique principal des politiques, Commissariat de la protection à la vie privée du Canada : Il ne s'applique pas aux Américains. C'est en partie en raison du programme du périmètre de sécurité, et puisque l'on présume que les Américains sont déjà à l'intérieur du périmètre nord-américain, ils ne sont pas visés par ce programme.

Le sénateur Eggleton : Quel genre de questions seraient posées sur ce formulaire?

Mme Bernier : Avez-vous reçu une séance d'information à ce sujet? Je ne sais pas si mon personnel a été informé des questions qui seraient posées. Je crois qu'elles sont toujours en préparation.

M. Baggaley : C'est une très bonne question. Le programme ressemble au programme américain appelé ESTA. Dans le cadre de ce programme américain, il y a des questions indiscrettes posées sur la santé et les maladies transmissibles. Le ministre a dit qu'on ne poserait pas de telles questions indiscrettes, mais nous n'avons pas reçu la liste des questions qui seront posées dans le cadre du processus de demande d'autorisation de voyage électronique.

Senator Eggleton: Okay. Do the Americans have something similar to this in operation now?

Mr. Baggaley: Yes, it has been in operation for several years.

Senator Eggleton: It would not apply to us, so I would not have noticed it going across the border. Most of us complete the standard customs form. This will be a form over and above the standard customs form. You will have two forms.

Ms. Bernier: This is in advance of you making your reservation, actually.

Senator Eggleton: Would you fill in this out online, or would you have to submit it to a travel agent who is booking you? How would this work?

Mr. Baggaley: I will briefly explain the relationship. The assumption is that this would be filled out online, and, ideally, you would be informed very quickly whether or not you would receive this travel authorization. You should do this before you make the reservation. Once you make the reservation, the second program kicks in where the airline builds this set of information about your travel, and this is the information that is involved in the specific amendment to the Customs Act. There is a two-step process for certain travellers. First, you need the eTA. Your airline then provides certain information to CBSA — the API/PNR information — and then there is a second decision made about whether or not you would be allowed into the country and whether or not you would be asked to undergo secondary screening. Then, of course, there is the no fly program sitting over here some place on top of that.

Senator Eggleton: This would apply to people coming from U.K., France, other parts of Europe, Australia, New Zealand.

Ms. Bernier: Yes.

Senator Eggleton: Really? Would they have to fill this out and go through the process every time they come over or once a year or two years or something like that?

Mr. Baggaley: Our understanding is that the eTA is valid for five years.

Senator Eggleton: They would do it once and it would last for five years. You do not know what the questions are yet, but you do know what the American questions are. Presumably, if we are talking about perimeter, it would be much the same questions, would it not?

Mr. Baggaley: I would be reluctant to speculate. We do have the minister's assurance that some of the more intrusive questions will not be asked, but this is information that we look at very carefully.

Senator Eggleton: Tell me again. What are the questions that the Americans ask?

Le sénateur Eggleton : Bien. Est-ce que les Américains ont quelque chose de semblable en place maintenant?

M. Baggaley : Oui, il existe depuis plusieurs années.

Le sénateur Eggleton : Il ne s'appliquerait pas à nous, alors je ne l'aurais pas remarqué en traversant la frontière. La plupart d'entre nous remplissent le formulaire habituel des douanes. Il s'agirait ici de formulaires qui s'ajouteraient à ce formulaire. Il y aurait deux formulaires.

Mme Bernier : Vous devez le remplir avant de faire vos réservations, en fait.

Le sénateur Eggleton : Est-ce qu'on le remplirait en ligne, ou est-ce qu'il faudrait le présenter à l'agent de voyage qui fait nos réservations? Comment cela fonctionnerait-il?

M. Baggaley : Je vais brièvement expliquer les liens. On suppose que cela serait rempli en ligne et, idéalement, vous sauriez très rapidement si vous avez l'autorisation de voyager. Il faudrait procéder ainsi avant de faire les réservations. Une fois que vous avez fait vos réservations, le deuxième programme entre en jeu, et la compagnie aérienne établit une série d'information relativement à votre déplacement; voici l'information qui est visée par la modification de la Loi sur les douanes. C'est un processus en deux étapes pour certains voyageurs. D'abord, il faut obtenir l'heure d'arrivée prévue. La compagnie aérienne fournit alors certains renseignements à l'ASFC — IPV/DP — et à ce moment-là une deuxième décision est prise à savoir si vous êtes autorisé à entrer dans ce pays ou bien si on vous demandera de faire l'objet d'une deuxième vérification de sécurité. Et bien sûr, il y a aussi le Programme d'exclusion aérienne qui se situe quelque part au-dessus de cela.

Le sénateur Eggleton : Cela s'appliquerait aux gens en provenance du Royaume-Uni, de la France, d'autres pays européens, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande.

Mme Bernier : Oui.

Le sénateur Eggleton : Vraiment? Seraient-ils obligés de remplir ce formulaire et de suivre le processus chaque fois qu'ils viennent, que ce soit une fois par année ou aux deux ans, ou bien à intervalles réguliers?

M. Baggaley : Selon nous, l'AVE est valable pour cinq ans.

Le sénateur Eggleton : Il faudrait s'y plier une fois et cela durerait cinq ans. Vous ne connaissez pas encore la nature des questions, mais vous connaissez les questions américaines. Je suppose que, comme il s'agit du périmètre de sécurité, les questions devraient être assez semblables non?

M. Baggaley : Je n'ose pas spéculer là-dessus. Le ministre nous a assurés que certaines des questions plus indiscrettes ne seront pas posées, mais il s'agit d'information que nous examinons de très près.

Le sénateur Eggleton : Dites-moi encore une fois, quelles questions les Américains vont-ils poser?

Mr. Baggaley: I cannot give you a full list. This was an issue that we provided comments to a House committee on. My understanding is that this committee is looking at a different set of amendments to Bill C-45, so the information that I am aware of that is asked by the Americans is related to health, communicable diseases and, of course, the standard questions about previous offences and whether or not you have been denied entry.

Senator Eggleton: Okay. Division 16 of the bill provides for this program to be put into effect.

Mr. Baggaley: Yes.

Senator Eggleton: It is germane to what we are doing here.

Ms. Bernier: We have expressed our opinion about that, as well.

Senator Eggleton: What have you said?

Ms. Bernier: We have the same concerns; we want to see justification and greater transparency. The other thing that may help in answering you is to give you the focus. We understand that the focus of the eTA is to determine admissibility or inadmissibility to Canada, and that refers you to the Immigration Act, which does define who is admissible and not admissible to Canada.

Senator Eggleton: Has it been proven in the United States to be burdensome on people trying to travel to that country? I am trying to figure out if this will be a detriment to tourism in this country if people have to go through a lot of rigmarole to try to get here from countries from which we usually accept people every day — the U.K., France, Australia.

Ms. Bernier: That is a question that needs to be put to the officials from the government.

Senator Eggleton: I do not think that we should let this one go.

The Chair: The response of the minister of?

Mr. Baggaley: Citizenship and Immigration.

[Translation]

Senator Boisvenu: Since the events on September 11, 2001, countries have started to negotiate the exchange of information with each other in order to ensure that they have a better knowledge of people's potential for dangerous behaviour when they get on an airplane.

We are trying to work towards setting a zero tolerance level, because we do not want to take risks and end up with a bomb on a plane. The countries that are negotiating with each other need to settle on the level of information that they will exchange. For example, Canada cannot say to the Americans: "Give us the

M. Baggaley : Je ne peux pas vous en donner une liste complète. Nous avons déjà fait part de nos observations à un comité de la Chambre sur cette question. Si je comprends bien, ce comité examine différentes modifications au projet de loi C-45. À ma connaissance, les questions posées par les Américains portent sur la santé et les maladies transmissibles, et il y a aussi les questions habituelles concernant les infractions commises antérieurement ou bien si on vous a déjà interdit d'entrer.

Le sénateur Eggleton : Très bien. La section 16 du projet de loi porte sur la mise en vigueur de ce programme.

M. Baggaley : Oui.

Le sénateur Eggleton : Est-ce en rapport avec ce que nous faisons ici.

Mme Bernier : Nous avons déjà fait valoir notre opinion à ce sujet.

Le sénateur Eggleton : Qu'avez-vous dit à cet égard?

Mme Bernier : Nous avons les mêmes préoccupations; nous voulons voir une justification et une plus grande transparence. Une autre chose qui pourrait être utile dans ma réponse, c'est de vous parler de la cible. L'AVE a pour objet de déterminer l'admissibilité ou l'inadmissibilité au Canada, et cela vous renvoie à la Loi sur l'immigration, qui ne définit pas qui est ou non interdit de territoire au Canada.

Le sénateur Eggleton : A-t-il été prouvé aux États-Unis que cela crée un fardeau aux voyageurs désirant se rendre dans ce pays? J'essaie de déterminer si cela nuira au tourisme au Canada si les gens doivent se prêter à toutes sortes de jeux administratifs pour essayer de se rendre ici à partir d'un pays d'où on accepte habituellement des gens sans problème — le Royaume-Uni, la France et l'Australie.

Mme Bernier : C'est une question qu'il faudra poser aux fonctionnaires.

Le sénateur Eggleton : Je crois que nous devrions nous pencher là-dessus.

Le président : La réponse du ministre de?

M. Baggaley : Citoyenneté et Immigration.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Depuis les événements du 11 septembre 2001, les pays ont commencé à négocier entre eux pour l'échange d'information dans le but de s'assurer qu'il y ait une meilleure connaissance du potentiel de dangerosité des gens qui embarquent dans les avions.

On essaie de travailler sur un niveau de tolérance zéro parce qu'on ne veut pas prendre des risques et se retrouver avec une bombe dans un avion. Et ces pays qui négocient entre eux doivent s'entendre sur un niveau d'information à échanger. Par exemple, le Canada ne pourrait pas dire aux Américains : « Donnez-nous le

maximum level of information on people who land here, but we will give you the minimum.” The agreed-upon level of information must be comparable.

Are there countries that have received access requests that pertain to the information’s level of privacy? Are there countries that have made this information available to organizations such as yours?

Ms. Bernier: No, I do not see how. Do you mean information in the form of personal information?

Senator Boisvenu: Information, no. It would be along the lines of the questions asked. That is what you want to see. Is that correct?

Ms. Bernier: That is it. And I will tell you what we are doing. From the outset, about 10 years ago, when the program was implemented, we started a dialogue with Revenue Canada and obtained changes that tightened up criteria and reduced the quantity of information collected to adapt it to what seemed more reasonable and necessary.

Since that time, as you know, we have started negotiating the security perimeter with the United States, and a whole new series of programs have come out of that, so we decided to narrow down the dialogue, a dialogue supported by regular meetings with the Border Services Agency. We are working with them in order to obtain the most information possible on what they intend to launch, and to obtain from them what are called privacy impact assessments, so that we may examine them and make recommendations that strike the right balance between security imperatives and the fundamental right to privacy.

Senator Boisvenu: So I am coming back to my initial question. Are there countries that have made this information available to organizations such as yours? I do not mean the information collected, but the type of information that is requested.

Ms. Bernier: You mean my counterparts, for example, in France and the United Kingdom? I really could not say. However, it would be easy to let you know. We have very close ties, so we could certainly do a little survey, so to speak, among our European counterparts, for example, to ask them what type of relationships they have established with their security authorities and what their level of transparency is. Does that answer your question?

Senator Boisvenu: Yes. My last question is the following: if, for example, these countries’ organizations were not able to receive the information, would not it be dangerous for Canada to make it available when other countries do not do the same?

Ms. Bernier: In our experience, we are talking about all of the criteria that could imperil security measures. For example, if a security agency is asked to say exactly which criteria it uses to exclude such and such a person, the answer would be that it cannot disclose the information because it is too secret, or that the information can only be disclosed to your auditor X, for

maximum d’informations sur les gens qui atterrissent chez nous, mais nous on va vous donner le minimum. » Il faut s’entendre sur un niveau d’information accessible qui soit d’égal à égal.

Est-ce qu’il y a des pays qui ont reçu des demandes d’accès en ce qui concerne le niveau d’intimité de l’information? Est-ce qu’il y a des pays qui ont rendu cette information disponible à des organismes comme le vôtre?

Mme Bernier : Non, et je ne vois pas comment. Voulez-vous dire l’information sous forme de données personnelles?

Le sénateur Boisvenu : L’information, non. Ce serait plutôt les questions qu’on pose. C’est ce que vous désiriez voir. C’est exact?

Mme Bernier : Voilà. Et je vais vous dire ce qu’on fait. Dès le début, il y a environ 10 ans, lorsque le programme a été mis en place, on a engagé un dialogue avec le ministère du Revenu et on a obtenu des modifications qui venaient resserrer les critères et réduire la quantité d’informations qui était recueillie pour vraiment l’ajuster à ce qui semblait plus raisonnable et nécessaire.

Depuis ce temps, maintenant qu’on a, comme vous le savez, la négociation du périmètre de sécurité avec les États-Unis, dont découle toute une série de nouveaux programmes, nous avons décidé d’engager un dialogue plus étroit, appuyé de réunions régulières avec l’Agence sur la sécurité frontalière. On travaille avec eux pour justement obtenir le plus d’informations possible sur ce qu’ils ont l’intention de mettre sur pied, obtenir d’eux ce qu’on appelle des évaluations et des facteurs relatifs à la vie privée, pour que nous les révisions et fassions des recommandations qui amènent un juste équilibre entre les impératifs de sécurité et le droit fondamental à la vie privée.

Le sénateur Boisvenu : Je reviens donc à ma question initiale. Y a-t-il des pays qui ont rendu cette information disponible à des organismes comme le vôtre? Je ne parle pas de l’information recueillie, mais du type d’information qu’ils demanderont.

Mme Bernier : Vous voulez parler de nos homologues, par exemple, en France ou au Royaume-Uni? Je ne pourrais pas vous le dire. Cependant, on pourrait facilement vous le laisser savoir. On est très liés, donc on pourrait certainement faire un petit sondage, pour ainsi dire, de nos homologues européens, par exemple, pour leur demander quel type de relations ils ont établies avec leurs autorités de sécurité et connaître le niveau de transparence. Est-ce que cela répondrait à votre question?

Le sénateur Boisvenu : Oui. Ma dernière question est la suivante. Si, par exemple, les organismes de ces pays n’ont pas pu recevoir l’information, n’est-il pas périlleux que le Canada la rende disponible alors que les autres pays ne la rendrait pas disponible?

Mme Bernier : De notre expérience, on parle de tous les critères qui pourraient mettre en péril la mesure de sécurité. Par exemple, si on demandait à une agence de sécurité exactement à partir de quels critères elle exclut telle ou telle personne, on nous répondrait soit qu’on ne peut pas le divulguer parce que c’est trop secret, ou alors on ne peut le divulguer qu’à votre vérificateur X, par

example, who has the proper security clearance, or the agency can give us the information. But when the criteria are protected by national security, these agencies do not share them with us. And we respect the fact that, of course, certain measures must remain secret. That is why I was saying in my presentation that we understand that the effectiveness of certain security measures requires a certain degree of secrecy.

Senator Boisvenu: Are you still negotiating with Canadian stakeholders to obtain access to this information?

Ms. Bernier: Yes indeed. As I was telling you, regular meetings with the Canada Border Services Agency are taking place. They occur regularly, and are even a bit more frequent now, because there are so many programs that are increasingly intrusive.

Senator Boisvenu: In your opinion, are they open to being cooperative?

Ms. Bernier: Let us say that we have to insist. That being said, our experience with the Government of Canada is that they are good players who truly understand how important it is for Canadian democracy to preserve the right to privacy, even in a security context.

Senator Boisvenu: So, you are optimistic?

Ms. Bernier: Yes.

Senator Carignan: It is my understanding that you are concerned about the amendment “should be on board”. If someone cancels their trip at the last minute, or does not get on the plane, you want this information to not be sent. Since the person did not take the plane, you seem to feel that it is not relevant to have this information. Did I understand your testimony correctly?

Ms. Bernier: Yes. You have understood it very well. Until now, according to the way that the program is built and justified, Canadian authorities need to know who is coming to Canada to manage the risk, as the case may be. If the person does not come to Canada — if, for some reason or other, he or she decided not to leave at that time —, there is no reason to send the information.

Senator Carignan: I do not know any terrorists, I have never met any. I do not know any kamikazes either. However, it seems to me that, logically, if my intention were to blow up a plane and I did not necessarily want to die, I would perhaps arrange to get a suitcase with the bomb onto the plane, and at the last minute, I would find a reason not to get on. I would still try to make sure that the suitcase got onto the plane anyway.

The fact that the person does not get on could be relevant. Do you not think so? It is my understanding that many planes do not take off. Normally, the plane does not take off if the suitcase and the passenger do not get on. However, not all countries are as rigorous. Having seen luggage unaccompanied by passengers when chasing after a suitcase, I believe that that is not necessarily strictly enforced.

exemple, qui a cette cote de confidentialité, ou alors ils peuvent nous le dire. Mais quand le critère même est protégé par les sécurités nationales, ils ne le partagent pas avec nous. Et on respecte le fait que, effectivement, certaines mesures doivent rester secrètes. C’est pourquoi je vous disais dans ma présentation que nous comprenons que l’efficacité de certaines mesures de sécurité exige un certain secret.

Le sénateur Boisvenu : Êtes-vous toujours en pourparlers avec les intervenants canadiens pour avoir accès à cette information?

Mme Bernier : Tout à fait. Comme je vous le disais, les réunions régulières avec l’Agence canadienne sur la sécurité frontalière se déroulent. Elles ont lieu de façon régulière et se sont même un peu resserrées maintenant, à cause du fait qu’il y a tellement de programmes qui sont de plus en plus intrusifs.

Le sénateur Boisvenu : À votre avis, ils ont une bonne ouverture à collaborer?

Mme Bernier : Disons qu’il faut s’imposer. Cela dit, notre expérience avec le gouvernement du Canada est que ce sont de bons joueurs et ils comprennent l’importance véritablement pour la démocratie canadienne de préserver le droit à la vie privée, même dans un contexte de sécurité.

Le sénateur Boisvenu : Donc, vous êtes optimiste?

Mme Bernier : Oui.

Le sénateur Carignan : Je crois comprendre que vous êtes inquiète de la modification « devrait être à bord ». Si quelqu’un annule, à la dernière minute, son voyage ou n’embarque pas dans l’avion, vous souhaitez que cette information ne soit pas transmise. Comme il n’a pas pris l’avion, vous semblez juger qu’il n’est pas pertinent d’avoir cette information. Est-ce que je comprends bien votre témoignage?

Mme Bernier : Oui, vous comprenez très bien. Jusqu’à présent, la façon dont le programme est construit et justifié, les autorités canadiennes ont besoin de savoir qui vient au Canada pour gérer le risque le cas échéant. Si la personne ne vient pas au Canada, si, pour une raison ou une autre, elle a choisi de ne pas partir, à ce moment, il n’y a aucune raison pour que l’information soit transmise.

Le sénateur Carignan : Je ne connais pas de terroristes, je n’en ai jamais rencontrés. Je ne connais pas de kamikazes non plus. Toutefois, il me semble que, logiquement, si mon intention était de faire sauter un avion et que je ne veuille pas nécessairement mourir, je m’arrangerais peut-être pour faire entrer la valise avec la bombe et, à la dernière minute, trouver une raison de ne pas embarquer. J’essaierais de faire en sorte que la valise décolle avec l’avion quand même.

Le fait que la personne n’embarque pas pourrait être pertinent. Vous ne trouvez pas? Je comprends que plusieurs avions ne décollent pas. Normalement, l’avion ne décolle pas si la valise et le passager n’embarquent pas. Par contre, les pays n’ont pas tous cette même discipline. Pour avoir vu des valises se promener sans passager lorsqu’on court après une valise, je crois que ce n’est pas nécessairement respecté à la lettre.

Ms. Bernier: I would suggest that you ask security authorities to answer that question. What we are really trying to get at is the necessity of collecting this information. Why would they need information on a passenger who is no longer a passenger, a person who is not coming to Canada anymore? The rationale does not hold up as it stands. If we are missing the rationale, the Canadian authorities will have to provide it.

Senator Carignan: So you are not convinced that, from a security perspective, not getting on can be just as relevant as getting on?

Ms. Bernier: I would say that, first of all, the authorities have already planned for this situation. Lessons have been learned from previous tragedies. I have not heard this argument from security authorities. We have not yet heard a convincing argument. There may be one, but we have not heard it.

Senator Carignan: I am telling you.

Ms. Bernier: I think that the issue of the suitcase is dealt with elsewhere. It is clear, you know. You may all have had the misfortune of being stuck on a plane that is not taking off because a person whose baggage was checked is not on board. So, that is a basic rule.

It must not be forgotten that this principle is not just applied to terrorists, but to everyone. It applies to people who are completely honest, and whose right to privacy cannot be restricted except for reasons that can be justified in a free and democratic society.

Senator Boisvenu: Ms. Bernier, I worked in police investigations for about 15 years. When information is collected, it is not just to know if a person is really on board. It is also to investigate criminal behaviours. An individual could register and not get on the plane, but then possibly decide to take another flight, or not take any flight at all, or do it repeatedly. If I were a police officer, this suspicious behaviour could lead me to believe that this individual might be dangerous. Action must be taken before and during such events. Detection systems might give us a chance to identify an individual who has a bomb before they get on the plane. These individuals usually get on the plane with the bomb.

Do you not think that this type of information, on the behaviour of those who have second thoughts when considering a crime that they might commit, fear being the mother of wisdom, could potentially be of interest to those who study terrorist behaviour?

Ms. Bernier: Once again, I think that is a theory that you have every right to present to the government authorities who developed the program, to see if, indeed, that is the rationale. However, the fact remains that with this program, a completely honest person who cancels their flight for a very good reason will still be caught up in a fairly intrusive system, without any justification.

Mme Bernier : Je vous suggérerais de poser cette question aux autorités de sécurité. Ce que nous vous soumettons, c'est vraiment la nécessité d'aller chercher cette information. Pourquoi ont-ils besoin d'information sur un passager qui n'est plus un passager, sur une personne qui ne se dirige plus vers le Canada? La justification ne tient plus, à sa face même. Si une justification nous échappe, il faut que les autorités canadiennes viennent la donner.

Le sénateur Carignan : Vous n'êtes donc pas convaincue que le fait de ne pas embarquer peut être aussi pertinent au niveau de la sécurité que le fait d'embarquer?

Mme Bernier : Je vous dirais que, premièrement, les autorités ont déjà prévu cette situation. On a tiré des leçons des tragédies antérieures. Je n'ai pas entendu cet argument de la part des autorités de sécurité. Nous n'avons pas encore entendu un argument convainquant. Il existe peut-être, mais nous ne l'avons pas entendu.

Le sénateur Carignan : Je vous le dis.

Mme Bernier : Je pense que la question de la valise est abordée ailleurs. C'est clair, vous le savez. Vous avez peut-être tous eu la mésaventure d'être collé dans un avion qui ne décolle pas parce qu'une personne dont la valise a été enregistrée ne se trouve pas à bord. C'est donc une règle de base.

Il ne faut pas oublier que ce principe ne s'applique pas qu'aux terroristes, mais à tout le monde. Il s'applique à des personnes tout à fait honnêtes et dont le droit à la vie privée ne peut être restreint que pour des raisons justifiables dans une société libre et démocratique.

Le sénateur Boisvenu : Madame Bernier, j'ai été dans l'investigation policière pendant une quinzaine d'années. Lorsqu'on recueille de l'information, ce n'est pas tellement à savoir si la personne est bien à bord. C'est aussi pour faire de l'investigation sur des comportements criminels. Un individu pourrait s'inscrire, ne pas embarquer dans l'avion, mais possiblement dans un autre vol, ou carrément ne ferait pas de vol ou le ferait à répétition. Si j'étais policier, ce comportement louche pourrait m'amener à croire que cet individu est peut-être dangereux. Il faut agir avant et pendant. L'individu qui a une bombe et qui entre dans l'avion, grâce aux systèmes de détection, on aura peut-être la chance de le repérer avant qu'il n'entre dans l'avion. Ces individus ont tendance à entrer avec la bombe dans l'avion.

Ceux qui ont des comportements de recul devant un crime qu'ils pourraient commettre, la peur étant la mère de la sagesse, ce type d'information, vous ne croyez pas qu'elle puisse être potentiellement intéressante pour des gens qui étudient les comportements de ces terroristes?

Mme Bernier : Encore une fois, je crois que c'est une hypothèse que vous seriez tout à fait en droit de soumettre aux autorités gouvernementales qui ont développé le programme, pour voir si effectivement c'est la justification. Cependant, le fait reste que, selon ce programme, une personne tout à fait honnête qui, pour une très bonne raison annule son vol, va tout de même être captée dans un système assez intrusif sans justification.

Senator Boisvenu: What type of justification would lead you to agree with the system's administrators, if they were to raise arguments like Senator Carignan's? How far would they have to go to prove the level of risk?

Ms. Bernier: That is an excellent question, and it gives me the opportunity to explain our analytical framework to you. I think that would be very useful to help give our arguments more weight in such a case. In passing, if you are interested, this analytical framework is described in a document posted on our Web site called *A matter of trust*, which aims to integrate security issues and privacy protection issues.

This analytical framework is based on four stages. The first stage is that of legitimacy. The government agency must demonstrate the necessity, the proportionality, and the effectiveness of the measure in question. I will give you a concrete example: body scanners. You will recall that they were rather shocking.

The initiative was examined by questioning its legitimacy. The Air Transport Security Authority was asked to justify their use by telling us how it intended to limit its intrusion to what was strictly necessary, in other words: "Was it necessary?", or "Does a less intrusive alternative exist?"

They raised convincing arguments which demonstrated that they had done their homework, and that they were ready to keep information collection and privacy violations to a strict minimum. They also assured us that the use of body scanners was strictly optional, because a person could choose the scanner or a pat down.

Once the legitimacy test has been passed, the next question is: "Tell us how you will protect this information so that it is not disclosed willy-nilly, so that it is used only to meet these objectives?" Thirdly, they are asked: "How will you ensure, through your internal mechanisms, that you follow these rules?" Finally, the fourth question is: "What surveillance entity will monitor you to ensure that you follow these rules?"

You will probably recall that we said that the authority followed all of our recommendations, and that by doing so, it did indeed strike the right balance between security imperatives and the protection of privacy. So it is entirely achievable.

Senator Boisvenu: Thank you.

[English]

Senator Eggleton: You mentioned that the eTA would be an online application and would last for five years, but not everyone goes online. Grandma and grandpa from England might be

Le sénateur Boisvenu : Sur quel type de justification donnerez-vous votre accord aux administrateurs de ce système dans le cas où ils soulèveraient des arguments comme ceux du sénateur Carignan? Jusqu'à quel point devront-ils faire la preuve du niveau de risque?

Mme Bernier : C'est une excellente question qui me donne l'occasion de vous expliquer notre cadre analytique. Je crois que ce sera très utile pour aider à la considération de nos arguments dans un tel cas. En passant, si vous êtes intéressé, ce cadre analytique est décrit dans un document qui est affiché sur notre site Web et qui s'intitule *Une question de confiance* et qui vise à intégrer les questions de sécurité aux questions de protection de la vie privée.

Ce cadre analytique s'articule autour de quatre étapes. La première étape, c'est celle de la légitimité. L'agence gouvernementale doit démontrer la nécessité, la proportionnalité et l'efficacité de la mesure en cause. Je vais vous donner un exemple concret : les scanners corporels. Vous vous rappellerez que c'était quand même assez bouleversant.

On a examiné l'initiative en vertu de la légitimité. On a demandé à l'Agence de sécurité aérienne de justifier l'utilisation en nous disant comment elle entendait limiter l'intrusion à ce qui était strictement nécessaire, à savoir : « Est-ce que c'était nécessaire? » ou « Est-ce qu'il existe une alternative moins intrusive? »

Ils ont soulevé des arguments convaincants qui démontraient qu'ils avaient fait leur travail et qu'ils étaient prêts à limiter la collecte d'informations et la violation de la vie privée à son strict minimum. Ils nous assuraient également que l'utilisation du scanner corporel était strictement optionnelle puisqu'une personne peut choisir de passer au scanner ou de passer la fouille tactile.

Une fois qu'ils ont réussi le test de légitimité, on leur demande : « Dites-nous comment vous allez protéger cette information pour ne pas qu'elle soit divulguée à tort et à travers, pour qu'elle soit utilisée strictement pour ces objectifs? » Troisièmement, on leur demande : « Comment allez-vous vous assurer, par le biais de vos mécanismes internes, que vous respectez ces règles? » Enfin, quatrièmement : « Quelle architecture de contrôle autour de vous va vous surveiller pour s'assurer que vous suiviez toutes ces règles? »

Vous vous souviendrez probablement que nous avons dit que l'agence avait respecté toutes nos recommandations et qu'en suivant nos recommandations, elle avait effectivement trouvé le juste équilibre entre ses impératifs de sécurité et la protection de la vie privée. C'est donc tout à fait possible.

Le sénateur Boisvenu : Merci.

[Traduction]

Le sénateur Eggleton : Vous avez dit que l'AVE sera une demande qu'on fera en ligne et qui vaudra pour cinq ans, mais ce n'est pas tout le monde qui va en ligne. Grand-maman et grand-papa

coming over regularly but they are not computer savvy so what happens to them? How do they get into the country? They have to complete this eTA to get into the country.

Mr. Baggaley: That is a good question. In a country like England, where Canada has a mission that has embassies, that in fact is probably easier than it would be in some other countries where people would find it much harder to get to a Canadian embassy or a Canadian mission. That is an issue. There are a lot of questions about the program and we do not have the answers. We are looking forward to receiving the answers.

Senator Eggleton: Mr. Chair, I would hope in our commentary back to the Senate that we perhaps would ask the minister, when he has the regulations together or whatever the implementation of this program is, to come back to the committee and talk to us about it.

The Chair: As you know, in addition to tabling this to the Finance Committee, we will be tabling it in the Senate. People who want to comment on the report will be allowed to comment. We will talk about the report after we have freed the witnesses.

Ms. Bernier and Mr. Baggaley, thank you very much for your presentation. As you can tell, there is a strong interest. Your comments have been noted by some of the senators and you will probably be hearing some of these comments repeated in the future.

We will adjourn for one or two minutes. Before we get to the in camera portion of the meeting, our next meeting is Tuesday, December 4. We will return to the northern and regional portion of our airline study. The witnesses will be Mr. Terry Audla, President of the Inuit Tapiriit Kanatami Airlines; and Captain Peter Black, Chairman of the Presidential Commission on Remote Operations for the Airline Pilots Association International.

(The committee continued in camera.)

OTTAWA, Tuesday, December 4, 2012

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

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

[*Translation*]

The Chair: Welcome to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

[*English*]

This morning we are returning to our study on the Canadian airline industry with a special focus on northern and regional issues.

d'Angleterre viennent peut-être souvent ici, mais ne sont pas nécessairement doués en informatique alors que leur arrive-t-il? Comment peuvent-ils entrer au pays? Ils doivent remplir cette AVE pour entrer au pays.

M. Baggaley : C'est une excellente question. Dans un pays comme l'Angleterre où le Canada a une mission, une ambassade, c'est assurément plus facile que dans d'autres pays où les gens auront plus de mal à aller à une ambassade ou une mission canadienne. C'est un problème. Il y a beaucoup de questions concernant ce programme et nous n'avons pas les réponses. Nous avons hâte de recevoir les réponses.

Le sénateur Eggleton : Monsieur le président, j'espère que dans notre rétroaction au Sénat nous pourrions peut-être demander au ministre lorsqu'il aura préparé les règlements, avant la mise en œuvre de ce programme, de revenir au comité et de nous en parler davantage.

Le président : Comme vous le savez, en plus de déposer ceci au Comité des finances, nous allons le déposer au Sénat. Les gens qui veulent commenter le rapport pourront le faire. Nous allons parler du rapport une fois que nous aurons libéré les témoins.

Madame Bernier, monsieur Baggaley, merci beaucoup de votre exposé. Comme vous l'avez remarqué, nous nous intéressons beaucoup à la question. Certains sénateurs ont noté vos commentaires et vous entendrez probablement ceux-ci répétés dans l'avenir.

Nous allons interrompre la séance pour une ou deux minutes. Avant de passer à huis clos, notre prochaine réunion se tiendra le mardi 4 décembre. Nous allons revenir à la portion touchant le Nord et les régions dans le cadre de notre étude sur les transporteurs aériens. Les témoins seront M. Terry Audla, président du transporteur aérien Inuit Tapiriit Kanatami; et le commandant Peter Black, président de la Commission présidentielle sur les opérations éloignées pour la Airline Pilots Association International.

(La séance se poursuit à huis clos.)

OTTAWA, le mardi 4 décembre 2012

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Je vous souhaite la bienvenue au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

[*Traduction*]

Nous reprenons ce matin notre étude de l'industrie canadienne du transport aérien, nous attachant particulièrement à la situation dans les aéroports régionaux et du Nord.

Appearing before us today from the Air Line Pilots Association, International is Captain Dan Adamus, President, Canada Board and Captain Peter Black, Chairman of the Presidential Commission on Remote Operations.

Welcome back. You have the floor.

Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International: Thank you and good morning to all.

The Air Line Pilots Association, International, appreciates this opportunity to appear before you today to provide an overview of our interests in Northern Canada. We represent 51,000 pilots flying for 35 airlines in Canada and the United States, including 2,800 professional pilots that fly for nine airlines here in Canada.

Aside from being the world's largest professional pilot association, we are also the world's largest non-governmental aviation safety organization. We appeared before this committee a year ago and are pleased that your review continues, now focusing on northern and regional issues.

Today, I will give you an insight into the challenges faced by professional airline pilots when flying in remote areas. I will also discuss ways that ALPA believes the government could improve the safety of airline operations and service to those remote communities.

Earlier presenters to your committee have established that the North is of growing interest to a broad range of players and stakeholders due to rapid expansion of mining and other activities, and we agree. As such, in June of this year, ALPA formed a Committee for Remote Operations — Mr. Black is the chair of this committee — to address the unique and challenging issues facing professional pilots flying domestically in High Arctic airspace. As air traffic in this region is bound to see a steady increase, it becomes even more critical to ensure safe operations.

ALPA has identified areas of interest to ensure that air safety does not lag as northern airfields expand in the coming years: the requirement for the design and certification of more GPS-based instrument approach procedures; expansion of current airport infrastructure; improving the critical radio transmitter and communications infrastructure; and increased government financial support programs, such as ACAP, ahead of the coming boom rather than catching up afterwards.

Nous accueillons deux représentants de la Air Line Pilots Association, International, le commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, et le commandant Peter Black, président de la Commission présidentielle sur les opérations éloignées.

Nous sommes heureux, messieurs, de vous accueillir à nouveau. Vous avez la parole.

Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International : Merci. Bonjour mesdames et messieurs.

L'Air Line Pilots Association, International, vous remercie de l'occasion qui lui est ainsi donnée de vous présenter un aperçu des intérêts de notre association dans le Nord du Canada. Nous représentons 51 000 pilotes de 35 compagnies aériennes aux États-Unis et au Canada, y compris 2 800 pilotes professionnels qui travaillent pour neuf compagnies aériennes au Canada.

Non seulement nous sommes la plus importante association de pilotes professionnels du monde, mais également la plus grande organisation non gouvernementale de sécurité aérienne du monde. Nous avons comparu devant votre comité il y a un an, et nous sommes heureux de voir que vous poursuivez votre étude pour vous pencher particulièrement maintenant sur la sécurité des opérations dans les aéroports du Nord et des régions éloignées.

Je vous donnerai aujourd'hui un aperçu des difficultés que vivent les pilotes de ligne professionnels dans les régions éloignées de notre pays. Je vous présenterai aussi ce que l'ALPA croit être des moyens que peut utiliser le gouvernement pour améliorer la sécurité des opérations des compagnies aériennes et le service aux régions éloignées.

D'autres témoins ont démontré au comité l'intérêt croissant que suscite le Nord pour un grand nombre d'acteurs et d'intervenants en raison du développement rapide des activités minières et autres; nous sommes d'accord sur ce point. Cela étant, en juin de cette année, l'ALPA a formé un comité pour les opérations en régions éloignées, présidé par M. Black, pour s'attaquer aux défis uniques et exigeants que doivent relever les pilotes professionnels au cours des vols intérieurs dans l'espace aérien de l'Extrême-Arctique. Puisque le trafic aérien de l'Extrême-Arctique connaîtra assurément une augmentation régulière, il devient de plus en plus urgent d'assurer la sécurité des opérations.

L'ALPA a déterminé que les questions suivantes sont importantes pour veiller à ce que la sécurité aérienne ne soit pas à la traîne au moment du développement des aéroports du Nord : conception et certification de plus de procédures d'approche aux instruments GPS; développement des infrastructures aéroportuaires existantes; amélioration de l'infrastructure essentielle de transmission radio et de communication; bonification des programmes d'aide financière du gouvernement, tels que le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA, avant l'essor prochain, plutôt qu'après.

For many years, ALPA advocated “one level of safety” for all airline operations regardless of the type of aircraft, the payload or nature the operation. Much of our association’s safety work is grounded in that single important principle and we have worked to publish that single high level of safety throughout the industry.

In addition, the rapid growth in the transcontinental routes over Canada’s northern airspace — particularly when we speak of over-the-pole flights which are now routine — brings additional safety considerations that must be addressed and resolved by regulatory solutions, improved policies and procedures and legislation in some cases.

Many remote airfields and aerodromes used routinely by commercial aircraft have either ground-based instrument approaches or instrument approaches that are coupled with GPS overlays that add a safety benefit. There are, however, a number of issues with this present approach system. First, the ground-based systems are expensive to maintain and the GPS overlays generally do not provide any significant operational improvement compared to the ground-based procedures. This is because the aerodromes do not have adequate surveys and infrastructure that would allow development of additional procedures with lower cloud-base ceilings and visibility limits. Second, under the present GPS-related regulations enacted more than 20 years ago, crews are not allowed to identify an airport as an alternate in the event that the primary airport becomes unusable. If that airport does not have a ground-based approach system, under present regulations airports that have only GPS approaches cannot be used as an alternate to the primary airport at which the aircraft intends to land.

Third, as you are well aware, weather conditions in the North change rapidly with respect to the cloud base and visibility. In view of the distances between airfields and the rapidly changing weather conditions, commercial aircraft serving those communities are required to carry much more fuel than their counterparts in the south in order to guarantee the safe flight to the alternate. I would like to explain why that is important. Transport Canada regulations are such that before you depart on a flight, you need enough fuel to go from point A to point B and then to an alternate airport, and then another 35 to 40 minutes of reserve fuel depending on the type of aircraft. The closer the alternate, the less fuel you have to bring. This means that you can put more payload on your aircraft.

The latest generation of GPS approaches, not the GPS overlays I just talked about, provide crews with information that allow them to conduct a constant stabilized descent to the runway.

Depuis des années, l’ALPA préconise « un seul niveau de sécurité » pour tous les vols des transporteurs, sans égard au type d’aéronef, à la charge utile ou à la nature du vol. Le travail de notre association en matière de sécurité est en grande partie fondé sur cet important principe, que nous avons tenté d’implanter dans toute l’industrie.

En outre, la croissance rapide des routes transcontinentales de l’espace aérien du Nord canadien, particulièrement en ce qui concerne les vols traversant le pôle, maintenant courants, suscite des questions de sécurité qu’il faut prendre en compte et pour lesquelles il faut des solutions réglementaires, des politiques et des procédures améliorées et, dans certains cas, des mesures législatives.

De nombreux terrains d’aviation et aérodromes où passent couramment les aéronefs commerciaux emploient des procédures d’approche aux instruments au sol, ou des procédures d’approche aux instruments utilisant le recouvrement GPS, ce qui offre une mesure de sécurité supplémentaire. Le système d’approche actuel pose un certain nombre de problèmes cependant. Premièrement, l’entretien des systèmes au sol est dispendieux et le recouvrement GPS n’offre habituellement pas d’amélioration opérationnelle substantielle par rapport aux procédures au sol. Il en est ainsi parce que les aérodromes ne disposent pas des relevés et de l’infrastructure nécessaires pour élaborer de nouvelles procédures pour des plafonds nuageux plus bas et des visibilités réduites. Deuxièmement, en vertu des règlements liés à l’utilisation du GPS, adoptés il y a plus de 20 ans, les équipages ne sont pas autorisés à désigner un autre aéroport comme aéroport de « dégagement », lorsqu’il devient imprudent d’atterrir au point de destination prévu, si cet aéroport n’est pas muni d’un système d’approche au sol. Aux termes des règlements actuels, les aéroports qui ne disposent pas de procédures d’approche GPS ne peuvent servir d’aéroports de dégagement.

Troisièmement, comme vous le savez, les conditions météorologiques du Nord changent souvent rapidement, en ce qui concerne le plafond nuageux et la visibilité. Étant donné les distances entre les terrains d’aviation et la rapidité des changements dans les conditions météorologiques, les aéronefs commerciaux qui desservent ces communautés doivent transporter beaucoup plus de carburant que ceux qui desservent les communautés du Sud afin d’assurer la sécurité des vols vers l’aéroport de dégagement. Permettez-moi de vous expliquer pourquoi cela revêt une telle importance. Selon les règlements de Transports Canada, avant d’entamer un vol, il vous faut avoir assez de carburant pour vous rendre du point A au point B, puis à un aéroport de dégagement, puis, selon le type d’aéronef, avoir une réserve de carburant équivalant à 35 ou 40 minutes de vol supplémentaires. Plus l’aéroport de dégagement est proche, moins il faut une importante réserve de carburant, ce qui permet une plus grande charge utile.

La dernière génération d’approches GPS, et je n’entends pas par cela le recouvrement GPS dont j’ai parlé il y a quelques instants, offre à l’équipage des renseignements leur permettant

These stabilized approaches are safer because crews can minimize control input changes during the final phase of an approach and landing.

The added advantage is that the landing minima — the minimum altitude above ground that the aircraft may descend to during the final approach before the pilot actually sees the runway — are also generally lower than traditional ground-based approach systems, such as NDB and VOR type of approaches.

The GPS approach allows the aircraft to effect a safe landing in lower cloud-base conditions. However, simply replacing land-based approach systems with GPS-based procedures is not a cure-all. For this technology to be really effective in improving services to a community, better airport infrastructure must be developed concurrently. At the present time, many smaller northern airports would derive full benefit from improved GPS approaches only if they can install adequate runway lighting and an appropriate aerodrome survey that includes the approach and departure areas of all runways.

Very precise survey tools currently exist that would all allow for the design and certification of the latest GPS instrument approaches to which I just made reference. These approaches would provide capability to safely operate in lower ceilings or cloud levels and reduce visibility with the concurrent safety and expanded service capability benefits to these communities, which often depend solely on air for resupply, medevac and other essential services.

Unfortunately, as I mentioned earlier, the territories and communities owning these airports do not have the financial capability to undertake these surveys, lighting and other infrastructure developments.

This said, simply conducting an appropriate survey and improving the aerodrome lighting would make the design of GPS-based approaches with lower limits economically worthwhile.

An added benefit to the preservation of our planet will be a significant reduction in the amount of greenhouse gas emissions released in the atmosphere as a result of the reduced fuel consumption of the aircraft. Much has been said about the decrease in the stratospheric ozone over earth's polar regions. Greenhouse gas emissions in the upper atmosphere are on the increase and we need to reverse this trend before the damage becomes irreversible.

Continuing on the subject of airport infrastructure, it is a fact that the North is about to go through an expansion. This expansion will soon overtax the present capabilities of the airports. I am talking not only about the aforementioned surveys needed to support better instrument approach capability, but also about the length of the runways to accommodate larger aircraft, safer undershoot and overrun

d'effectuer une descente constante et stable vers la piste. Ces approches stabilisées sont plus sûres parce que l'équipage peut réduire au minimum les changements d'effet sur les gouvernes au cours de la phase d'approche finale et de l'atterrissage.

L'avantage est que les minimums d'atterrissage, c'est-à-dire l'altitude minimale à laquelle un aéronef peut descendre au cours de l'approche finale avant que le pilote voie la piste, sont en général plus bas que ceux des systèmes au sol traditionnels, tels que le radiophare non directionnel, ou NDB, et le radiophare omnidirectionnel VHF, ou VOR.

L'approche au GPS permet à l'aéronef d'effectuer un atterrissage en toute sécurité lorsque le plafond nuageux est bas. Cependant, le simple fait de remplacer les systèmes d'approche au sol par des procédures GPS n'est pas une panacée. Pour que cette technologie améliore efficacement les services à une communauté, de meilleures infrastructures aéroportuaires doivent être établies simultanément. À l'heure actuelle, de nombreux petits aéroports du Nord pourraient tirer pleinement parti de l'utilisation de l'approche GPS seulement s'ils pouvaient installer des bordures de piste, des seuils de piste et des balisages d'approche adéquats et obtenir des relevés couvrant les aires de décollage et d'atterrissage de toutes les pistes.

Il existe des outils de relevé très précis qui permettraient la conception et la certification des dernières procédures d'approche GPS, dont je viens de parler. Ces approches permettraient d'effectuer des vols en toute sécurité en cas de plafond nuageux plus bas et de visibilité réduite et, par le fait même, d'offrir plus de sécurité et un meilleur service à ces communautés, qui dépendent souvent du service aérien pour le réapprovisionnement, les évacuations médicales et les autres services essentiels.

Malheureusement, comme je l'ai indiqué plus tôt, les territoires et les communautés auxquels appartiennent ces aéroports n'ont pas les moyens de réaliser les relevés requis ni de se doter des systèmes de balisage et des infrastructures voulus.

Cela dit, le simple fait d'établir un relevé correct et d'améliorer le balisage de l'aéroport rendrait la conception de procédures d'approche GPS à des limites inférieures rentables.

L'environnement profitera aussi d'une réduction considérable des émissions de gaz à effet de serre, en raison de la diminution de consommation de carburant de l'aéronef. On a beaucoup parlé de la réduction de l'ozone stratosphérique au-dessus des régions polaires. Les GES augmentent dans la haute atmosphère et nous devons tout mettre en œuvre pour renverser la tendance avant que les dommages soient irréversibles.

Toujours au sujet des infrastructures aéroportuaires, il est indéniable que le Nord est sur le point de connaître un développement considérable. L'essor prévu aura tôt fait de surcharger les aéroports. Je ne parle pas seulement des relevés nécessaires pour améliorer les capacités d'approche aux instruments; il faut aussi des pistes assez longues pour accueillir des aéronefs plus grands, des prolongements de piste aval et des

areas and large turnaround facilities and taxiways, expanded apron areas, hangar space for overnight air craft and airport-based helicopters that will be supporting operations, maintenance facilities and cargo storage, snow ice removal capability and larger fuel storage tanks just to name a few.

Added to this will be the requirement to house and feed large numbers of men and women who will be working in areas near these airports. These people will need to be supported mainly by aircraft. Medevac capabilities will have to be put in place to deal with serious accidents and health emergencies. With a population of less than 200,000 people supporting 52 airports and aerodromes, it is clear that the northern provinces and territories cannot bear the financial burden of upgrading the airports' infrastructure on their own. They need help, and they need it now.

Obviously, everything cannot be done at once as the costs associated with any infrastructure improvement in the North are astronomical in comparison to work in developed areas. Although we know that industry can and will provide financial support to any development it intends to conduct, airport infrastructure must be, at a minimum, able to accept an increased amount of air traffic on a routine basis in all kinds of weather. Presently, northern airports cannot provide this capability. Furthermore, many northern aerodromes do not currently have continuous communications with the rest of the Canadian aviation infrastructure, especially those that do not have a 24-hour control tower or Flight Service Station, FSS. When the tower or Flight Service Station is closed, crews often do not have any means to verify the en route and destination weather to file a flight plan, unless they have on-board satellite telephone capability.

I would like to talk about ACAP funding. Transport Canada states that there are currently 45 northern airports eligible for funding under the ACAP — 3 in the Yukon, 18 in the Northwest Territories and 24 in Nunavut.

ACAP funding is budgeted at about \$42 million a year. ALPA believes that although this program has provided and continues to provide many financial benefits to eligible airports, the eligibility criteria and the amount of funding available need to be adjusted.

I will repeat that because that is really why we are here. The eligibility criteria and the amount of funding of ACAP need to be adjusted.

First, with respect to funding, we all know that everything costs a lot more in the North, and construction and survey work certainly fits that statement. In view of the coming expansion of the North to tap its resources, coupled with the limited financial

aires de dépassement de piste plus sûrs, des aires de demi-tour et des voies de circulation plus larges, des aires de trafic plus étendues et des hangars où passeront la nuit les avions et les hélicoptères qui appuient les opérations. Il faut aussi des installations d'entretien et d'entreposage des marchandises améliorées, de meilleures capacités de déneigement et de déglacage et une plus grande capacité d'entreposage de carburant, pour n'en nommer que quelques-uns.

Il faudra en outre héberger et nourrir un grand nombre de personnes qui travailleront aux alentours des aéroports. Les services à ces travailleurs seront essentiellement assurés par aéronef. Les services d'évacuation médicale par voie aérienne devront donc être prévus pour intervenir en cas d'accidents graves et d'urgences médicales. Il est évident qu'avec 52 aéroports et aérodromes et une population totale de moins de 200 000 personnes, les provinces nordiques et les territoires ne peuvent supporter à eux seuls le fardeau financier associé à la mise à niveau des infrastructures aéroportuaires. Ils ont besoin d'une aide immédiate.

Évidemment, on ne peut pas tout faire d'un seul coup, les coûts de développement des infrastructures dans le Nord étant astronomiques comparativement aux coûts dans les régions développées. Si nous savons que l'industrie offrira une aide financière aux projets de développement qu'elle souhaite mener, il reste que les infrastructures aéroportuaires doivent à tout le moins être prêtes à faire face à un trafic aérien plus intense, et ce, régulièrement et dans toutes les conditions météorologiques. À l'heure actuelle, les aéroports nordiques n'en ont pas la capacité. Qui plus est, nombre d'aérodromes nordiques n'ont pas de liens de communication continue avec le reste de l'infrastructure aérienne du Canada, particulièrement ceux dont la tour de contrôle ou la station d'information de vol, ou FSS, ne fonctionne pas en permanence. Lorsque la tour ou la station FSS est fermée, les équipages ne peuvent généralement pas vérifier les conditions météorologiques en route ou à destination ni communiquer de plan de vol, à moins d'avoir un téléphone satellite à bord.

Je voudrais maintenant aborder la question du financement du PAIA. Selon Transports Canada, 45 aéroports nordiques sont actuellement admissibles au financement du PAIA, à savoir 3 au Yukon, 18 dans les Territoires du Nord-Ouest et 24 au Nunavut.

Le PAIA dispose d'un budget annuel d'environ 42 millions de dollars. L'ALPA est d'avis que, même si le programme offre toujours de nombreux avantages financiers aux aéroports admissibles, les critères d'admissibilité et le montant du financement doivent être rajustés.

J'insiste sur ce point, car c'est la raison pour laquelle nous prenons la parole devant vous. Les critères d'admissibilité et le montant du financement du PAIA vont devoir être rajustés.

Premièrement, comme chacun le sait, tout coûte beaucoup plus cher dans le Nord et les travaux de construction et de relevé n'échappent pas à la règle. En vue du développement prochain que connaîtra la région afin d'en exploiter les ressources, et

capabilities of the region to support improved infrastructure, we believe that this program's budgetary limit needs to be increased by a significant amount.

Also, the current eligibility criteria are limited to projects that meet an airport's required level of safety. I believe you are aware of those limits, so I will not dwell on them. This said, we have been told that an airport survey does not meet these eligibility criteria. ALPA believes that any improvement to an airport infrastructure that would allow for the design and certification of lower and safer instrument approaches should meet the safety criteria. The added benefit would be increased air support to the communities in bad weather conditions and lower fuel costs as crews would most likely be able to use closer alternates during their day-to-day operations.

ALPA has been in the vanguard of aviation safety for many years, and we are convinced that the current thorough certification process of NAV CANADA, joined with those of Transport Canada, needs to continue to safely develop critical air navigation, communication and airport infrastructure, now and in the future, to safely serve the communities about the 60th parallel and other remote regions.

I would again like to thank the chair and committee members for providing ALPA the opportunity to appear before you today. We will be happy to answer any questions, especially due to the technical nature of some of our comments.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you very much for being here this morning. Thank you for your brief: it was very clear and really seemed to focus on safety.

My first question: you advocate one level of safety; later on, you say that you do not want to dwell on it because you feel that we are aware of it.

How many levels of safety exist at present, and why do you advocate just one?

[English]

Mr. Adamus: First of all, the present regulations with Transport Canada are such that there are different criteria for smaller operations in Canadian aviation. I think it is based on the risk analysis of the past. Transport Canada, I am sure, would be the best to answer the question as to why they chose that direction, but as far as pilots are concerned, whether you fly a large aircraft or a smaller aircraft, safety is paramount. Why should the rules be different? We have advocated that for years

compte tenu des limites de ses capacités financières, nous croyons que le budget du programme devrait faire l'objet d'une augmentation considérable.

Deuxièmement, les critères d'admissibilité ne s'appliquent qu'aux projets qui respectent le niveau de sécurité exigé pour un aéroport donné. Je crois que vous connaissez ces critères, et je ne m'étendrai donc pas. Cela dit, on nous a informés qu'un relevé d'aéroport ne fait pas partie de ces critères. L'ALPA est d'avis que toute amélioration apportée à une infrastructure aéroportuaire et permettant la conception et la certification d'approches aux instruments plus basses et plus sûres devraient répondre aux critères de sécurité. De plus, le service aérien aux communautés par mauvais temps s'en trouverait amélioré et les coûts en carburant seraient réduits parce que les équipages pourraient fort probablement utiliser des aéroports de décollage plus près pour leurs vols quotidiens.

L'ALPA, qui est à l'avant-garde de la sécurité depuis bon nombre d'années, est convaincue que les processus de certification complets de NAV CANADA, combinés à ceux de Transports Canada, doivent être maintenus afin de mettre sur pied, aujourd'hui et à l'avenir, l'infrastructure essentielle pour la navigation, les communications et les aéroports, afin de servir en toute sécurité les communautés au-delà du 60^e parallèle et des autres régions éloignées.

Pour conclure, je tiens à exprimer mes remerciements au président et aux membres du comité pour avoir donné à la Air Line Pilots Association l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Je serai maintenant heureux de répondre à toutes vos questions, d'autant plus que certaines des choses que nous avons dites revêtent un caractère assez technique.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup pour votre présence ce matin. Merci pour votre mémoire qui est très clair et qui semble vraiment se concentrer sur la sécurité.

Une première question : vous préconisez un seul niveau de sécurité, et plus loin vous dites que vous ne voulez pas revenir là-dessus parce que vous pensez qu'on connaît tout cela.

Combien de niveaux existent actuellement pour la sécurité, et pourquoi ne préconisez-vous qu'un seul niveau?

[Traduction]

M. Adamus : Permettez-moi d'abord de préciser que, selon la réglementation de Transports Canada, les transporteurs aériens de moindre envergure sont soumis à des critères différents, et ce, sans doute à la suite d'analyses du risque effectuées dans le passé. Transports Canada est sans doute le mieux à même d'expliquer pourquoi il a opté pour une telle solution, mais, du point de vue des pilotes, quelle que soit la taille de l'appareil, c'est la sécurité qui doit primer. Pourquoi cette différence de règles? Nous faisons

because we represent the pilots who fly from the smallest aircraft up to the largest aircraft, and the passengers on these aircraft expect to have a level of safety to ensure their safe journey.

Senator Boisvenu: If we have just one level of security, does that mean that what we have as landing instruments in airports will be the same in all airports? Is there a link between equipment and the number of levels?

Mr. Adamus: I think that what you are referring to is the different equipment for the actual landing and instrument procedures. That is the same for most aircraft depending on the type of equipment on board that aircraft. Normally, the larger aircraft have a little bit more equipment, but not always. Some of the new generation aircraft have a lot of advanced technology.

We are talking about having the approaches in Northern Canada similar to those in Southern Canada because, right now, they are considered non-precision approaches, which does not necessarily mean they are unsafe. It means that there is a higher limit for landing. You cannot get in in as bad weather in the North as you can in the South.

[Translation]

Senator Boisvenu: If there are different levels of safety, does that mean that pilots can take a different level of risk for landings and takeoffs?

[English]

Mr. Adamus: I would say no. Pilots know their limits, and depending on the type of operation, they will fly to those limits. Pilots will not take risks.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for being here. We appreciate it.

Mr. Adamus, welcome back. To go back to the question of Senator Boisvenu on the one safety system, some of us travelled north in the last little while. There was concern expressed to us by airport operators — not by pilots — about their ability to comply with the single set of rules that seem to be applied. The standards are set by Transport Canada and others. Their difficulty is complying with that from a cost point of view, due to the cost of the infrastructure that is needed to comply plus the fact that they are in a unique situation because of the remoteness of their airports or aerodromes. Can you comment on that? That is what I recall hearing from the people in the North.

Mr. Adamus: We read some of the transcripts from previous witnesses, so I believe you are talking about a proposal to extend the overrun and undershoot areas of runways and the costs

valoir cet argument depuis des années, car nous représentons les pilotes d'aéronefs allant du plus petit au plus grand et les passagers transportés à bord de ces divers types d'appareils peuvent légitimement s'attendre à un niveau de sécurité leur permettant de ne pas avoir à s'inquiéter.

Le sénateur Boisvenu : Le passage à un seul niveau de sécurité voudrait-il dire que les systèmes d'approche aux instruments seraient les mêmes dans tous les aéroports? Existe-t-il un lien entre l'équipement et le nombre de niveaux de sécurité?

M. Adamus : Vous entendez, je pense, par cela, la différence d'équipement servant à effectuer l'atterrissage et les procédures d'approche aux instruments. Selon le type d'équipement monté à bord de l'aéronef, ce sont essentiellement les mêmes pour la plupart des appareils. Les aéronefs plus gros disposent en général d'un peu plus d'équipement, mais cela n'est pas toujours le cas. Certains appareils de nouvelle génération possèdent un équipement technologiquement très avancé.

Il s'agit, selon nous, d'aligner les approches dans le Nord sur celles du Sud du Canada car, pour l'instant, dans le Nord, les approches manquent de précision, ce qui ne veut pas nécessairement dire qu'elles ne sont pas sûres. Cela veut simplement dire que les atterrissages sont soumis à des paramètres plus contraignants. À météo égale, les règles régissant les atterrissages sont plus contraignantes dans le Nord que dans le Sud.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : S'il y a des niveaux différents au niveau de la sécurité, est-ce que cela veut dire que les pilotes peuvent prendre un niveau de risque différent pour l'atterrissage ou le décollage?

[Traduction]

M. Adamus : Non. Les pilotes sont conscients des limites et s'y tiennent, compte tenu de la nature du vol. Les pilotes ne prennent aucun risque.

Le sénateur Mercer : Je vous remercie, messieurs, de votre présence ici.

Monsieur Adamus, nous vous retrouvons avec plaisir. Pour revenir à la question que vous a posée le sénateur Boisvenu au sujet d'un seul système de sécurité, nous avons été plusieurs à nous rendre ces derniers temps dans le Nord. Certains exploitants d'aéroports, mais non des pilotes, nous ont dit craindre de ne pas pouvoir se conformer à la réglementation unique qui semble être appliquée. J'entends par cela les normes fixées par Transports Canada ainsi que par d'autres organismes. Cela serait dû au coût des infrastructures qu'exigerait le respect de la réglementation actuelle, auquel s'ajoute le fait qu'ils se trouvent dans une situation particulière, étant donné l'éloignement de leurs aéroports. Pourriez-vous nous dire quelque chose de cela? Il me semble que ce soit bien ce que l'on nous a dit dans le Nord.

M. Adamus : Nous avons lu le compte rendu de ce que vous ont dit d'autres témoins et je pense que vous faites allusion à un projet visant l'élargissement des zones qui précèdent et qui

involved. We want airports to be as safe as possible. If you have the extra overrun area or the undershoot area, then when you are calculating your landing distance, you can most likely land at a heavier weight or on a shorter runway if you have that extra room at the end or before the button of the runway. If you do not, then you have to use the calculations that we have now, and you need to bring in smaller aircraft. You simply cannot get the larger aircraft in.

I do not know if Mr. Black has anything to add.

Captain Peter Black, Chairman of the Presidential Commission on Remote Operations, Air Line Pilots Association, International: Yes, the airport operators in the North have a very difficult set of circumstances that they have to try to maintain. When we talk about the same level of safety and the same level of expectation that you as a passenger have when you get on an aircraft in Ottawa and are going to Iqaluit and then on to a place like Clyde River, we want to ensure that you, as a travelling passenger, and the flight crews are subject to a continuous process. It is one set of expectations, one level where they know that certain criteria will be met so that they can get themselves and their passengers a payload from A to B and on to C as safely as possible.

That is not to say that it is unsafe right now, but we would like to enhance the safety. In other words, we like the fact that if you were travelling to Clyde River, you would be going there with the same sense of awareness as you would be landing or travelling into Ottawa or Toronto. Our goal is trying to maintain that level throughout.

Senator Mercer: I think we all have the same goal here of airports being as safe as possible. It is the uniqueness of the geography, of the terrain in the North that makes it very difficult for certain airports to provide that extra. I think of the airport in Iqaluit where, if it were to expand much further, it would be in the water.

I want you to explain in a little more detail. Again, talking about the costs in the North, \$42 million has been set aside in ACAP funding, and you talk about 45 northern airports that are eligible for ACAP funding.

When we visited the North, we talked to municipal leaders, to airport authorities and other groups, and the cost of doing the infrastructure work in the North is so exorbitant. Indeed, if you are laying asphalt, there will not necessarily be an asphalt machine in your community. If there is, it costs a lot to get it there and to get it out of there.

There is \$42 million for the eligible airports, and the eligibility criteria and the amount of funding available need to be adjusted.

dépassent la liste, et aux coûts des travaux. Nous souhaitons que les aéroports soient aussi sûrs que possible. Des aires de dépassement de piste et des prolongements de piste aval plus grands permettraient, après calcul de la distance d'atterrissage, d'atterrir avec une plus grande charge utile ou sur une piste plus courte puisqu'on disposerait de plus de place, soit en fin de piste, soit avant le point d'impact de la piste. Sans cela, il faut faire les calculs que nous faisons actuellement, et les appareils doivent être plus petits. Les gros appareils ne peuvent pas atterrir.

M. Black souhaitera peut-être ajouter quelque chose à cela.

Commandant Peter Black, président de la Commission présidentielle sur les opérations éloignées, Air Line Pilots Association International : Oui, dans le Nord, les exploitants d'aéroport sont soumis à des conditions très difficiles. Nous avons parlé d'un même niveau de sécurité, et d'un même niveau d'attente éprouvé par les passagers qui montent à bord d'un aéronef à Ottawa pour se rendre à Iqaluit puis, disons, à Clyde River. Nous voulons que les voyageurs et les équipages bénéficient tout au long des mêmes procédures. Les attentes sont les mêmes et ils veulent que les mêmes critères s'appliquent tout au long du trajet afin que l'équipage et les passagers puissent se rendre du point A au point B, puis au point C dans des conditions de sécurité maximums.

Cela ne veut aucunement dire que la sécurité ne soit pas assurée en ce moment, mais nous souhaiterions qu'elle soit encore améliorée. Autrement dit, nous aimerions que ceux qui se rendent à Clyde River aient les mêmes assurances que ceux qui atterrissent à Ottawa ou à Toronto. Notre but est de maintenir le même niveau sur l'ensemble du réseau.

Le sénateur Mercer : Nous voulons tous, je pense, que nos aéroports soient aussi sûrs que possible. C'est, cependant, une question de géographie. La topographie particulière du Nord fait que certains aéroports ont beaucoup de mal à assurer ce degré supplémentaire de sécurité. Je crois pouvoir dire que si l'on agrandissait beaucoup l'aéroport d'Iqaluit, il se retrouverait dans l'eau.

Je vous demanderais de nous apporter quelques précisions quant au coût de ces travaux dans le Nord. La somme de 42 millions de dollars a été affectée au financement du PAIA et, selon vous, 45 aéroports du Nord sont admissibles au financement du PAIA.

Lorsque nous nous sommes rendus dans le Nord, nous nous sommes entretenus avec des dirigeants municipaux, avec des autorités aéroportuaires et divers autres groupes, et avons constaté que les travaux d'infrastructure dans le Nord coûtent extrêmement cher. Par exemple, si vous décidez d'asphalter une surface, il se peut que vous ne trouviez pas dans la région l'épandeur nécessaire et à supposer que vous puissiez en trouver un, il sera très coûteux de le faire venir et de le réexpédier.

Quarante-deux millions de dollars ont été mis de côté pour les aéroports admissibles, et les critères d'admissibilité ainsi que le montant du financement doivent être rajustés.

Can you give us a number? For this work, I think \$42 million is a drop in the bucket. Taking into consideration the government does not have an endless supply of money — there are budget constraints and we have to provide for safe advanced spending on airports in the North — if you were making a recommendation to the Finance Minister today, how much would you suggest that he allow?

Mr. Black: Senator, it would be as big as we can fill the bucket. One of the things here, and I do not mean to be facetious, is that it is \$45 million spread across all the airports in Canada, which I think number about 200, and 45 of those airports meet the eligibility criteria in the North.

Doubling that amount probably would be a start. I do not know exactly what the numbers were of the recent reconstruction of the airport here in Ottawa, but it was substantial and you go through money very quickly.

With regard to putting asphalt down on airports in the North, it is probably not that practical. One of the things we can do to get around that particular problem is that the operators purchase aircraft that can operate on gravel and meet all the criteria set down by the regulator.

What we are looking for, specifically, is getting that aircraft lined up in a constant descent angle, as Captain Adamus talked about, in a stabilized approach so that they have a chance of lining up the aircraft without unnecessary control input and to continue the approach and land successfully. Likewise, if they elect not to land for whatever reason, it may be — they feel it unsafe because of weather conditions or there may be a caribou on the runway; it could be many things — that they are able again to exit or leave that area in a very controlled way.

It is important to have accurate and updated surveys of the areas leading into and away from the airport. A GPS or global positioning system fine-tunes the accuracy. The more accurate your navigation, the finer and better you are able to get from A to B. I do not mean to thread the needle, but you can go through a very narrow confine and know that your obstacles are well away from you.

Senator Mercer: Who pays for that survey? I have a GPS for my car and they have mapped out all the cities.

Mr. Black: Right now, in the case of the territories, it would have to be the owner of the airport, which in this case would be one of the three territories that would have to pay for that survey.

Senator Mercer: That would be a pretty costly item when surveying in rural, remote Canada.

Pourriez-vous nous citer un chiffre? Pour le genre de travaux en question, 42 millions de dollars ce n'est rien du tout. Étant donné que le gouvernement ne dispose pas d'un budget infiniment élastique — il faut en effet, tenir compte des contraintes budgétaires et pourvoir aux dépenses anticipées pour les aéroports du Nord — si vous deviez formuler une recommandation à l'intention du ministre des Finances, combien lui conseilleriez-vous de prévoir?

M. Black : Sénateur, ça prendrait autant d'argent qu'on peut en obtenir. Je ne voudrais pas être pris pour un impertinent, mais il faut tout de même préciser que cette somme de 45 millions de dollars est pour l'ensemble des aéroports canadiens, qui sont, je pense, au nombre de 200 environ, 45 des aéroports répondant aux critères d'admissibilité étant situés dans le Nord.

On pourrait commencer par doubler la somme en question. Je ne peux pas vous dire exactement combien il a fallu récemment pour refaire l'aéroport d'Ottawa, mais c'est une somme considérable. L'argent est vite dépensé.

Pour ce qui est de l'asphaltage des aéroports dans le Nord, ce ne serait probablement pas pratique de le faire. Les transporteurs pourraient contourner le problème en achetant des appareils capables de décoller et d'atterrir sur des pistes en gravier et répondant aux normes des autorités réglementaires.

Ce que nous souhaiterions, au juste, c'est, comme le disait le commandant Adamus, que les aéronefs puissent maintenir un angle de descente constante, c'est-à-dire effectuer une descente constante et stable vers la piste de sorte que les pilotes n'aient pas à continuellement ajuster les contrôles pour réussir leur approche et leur atterrissage. Ainsi, au cas où ils décident, pour une saison ou pour une autre, de ne pas atterrir — que cela leur semble plus sûr en raison des conditions météorologiques, ou parce qu'un caribou se promène sur la piste, il y a une foule de circonstances possibles —, ils vont néanmoins pouvoir, de manière tout à fait contrôlée, repartir ou quitter la zone.

Il est important de disposer de relevés précis et à jour des zones aboutissant à l'aéroport, et s'en éloignant. Un GPS, c'est-à-dire un système de positionnement global offre une plus grande précision. Plus vous êtes précis dans votre navigation, mieux vous êtes à même de procéder en toute sécurité du point A au point B. Ce n'est tout de même pas comme pour enfiler une aiguille, mais cela vous permet d'emprunter des passages très étroits en étant assurés d'une marge de franchissement d'obstacles suffisante.

Le sénateur Mercer : Qui assumerait les frais d'un relevé? J'ai, dans ma voiture, installé un GPS qui comporte la carte de toutes les villes.

M. Black : En ce moment, dans les territoires, le relevé serait à la charge du propriétaire de l'aéroport, c'est-à-dire, en l'occurrence, un des trois territoires.

Le sénateur Mercer : L'établissement d'un relevé dans des zones rurales éloignées du Canada coûte cher.

Mr. Black: It is, indeed, but like many of these things, although the precision of the survey is getting better and better, the technology being used to accomplish that survey is becoming better and probably coming down in price. I do not have an exact price as to what it is, but it is becoming very accurate.

Senator Mercer: With respect to ACAP requests in the North, I am familiar with one airport in northern Alberta that has a request on the table for \$25 million. That is over half the money that is there alone.

The Chair: You have in mind Nunavut, obviously, and as Senator Mercer said, if you want to make the runway longer, you have to put it in the water.

You mentioned cost. If governments were to invest in this improved GPS system, would fewer flights be cancelled? Do Iqaluit and Yellowknife not have a high level of flight cancellations, meaning people are stuck not able to do what they want to? It is not obviously just tourism but also business flights. Would this investment not be recouped by a more efficient service of airlines in the North?

Mr. Adamus: A simple answer is yes. It would be worthwhile. You would be allowed to land at a lower cloud base level.

The Chair: You would have fewer reasons for cancelling flights and more security for everyone.

Mr. Adamus: Correct.

The Chair: The problem, as you mentioned, is that because of the smallness of the market, funding is a problem.

I will quote from an article on Mary River in *The Globe and Mail* this morning. That is the iron investment being done in Iqaluit.

Once built, Mary River could triple the territory's annual economic growth rate and provide nearly \$5-billion in taxes and royalties to the territory over its 21-year life.

Could we not do as we do in northern Quebec? The electricity revenues in Quebec go to fund the northern communities. Could we not find a way of having a royalty-driven program in which the airports and infrastructure could get part of that revenue guaranteed to them so that we would have improved capabilities and more secure airports?

Mr. Adamus: I do not know if it is our position to commit that sort of funding, but whatever it takes to get the funding in place to improve safety, we are all over it.

M. Black : Oui, effectivement, mais les relevés deviennent de plus en plus précis, la technologie servant à les effectuer est de plus en plus perfectionnée et les prix ayant probablement tendance à baisser. Je ne sais pas au juste combien cela coûterait, mais les relevés sont maintenant extrêmement précis.

Le sénateur Mercer : En ce qui concerne les demandes de financement par le PAIA d'aéroports situés dans le Nord, je sais qu'un aéroport du nord de l'Alberta a demandé 25 millions de dollars, c'est-à-dire, à lui seul, plus de la moitié des crédits prévus.

Le président : Vous songez manifestement au Nunavut, et, comme le sénateur Mercer le disait tout à l'heure, si on allonge la piste, on se retrouvera dans l'eau.

Vous avez parlé du coût. Si les gouvernements décidaient d'investir dans ce système de GPS perfectionné, cela voudrait-il dire qu'il y aurait moins de vols annulés? Le nombre d'annulations n'est-il pas très élevé à Iqaluit et à Yellowknife, les gens étant laissés en rade et empêchés de se rendre là où ils voulaient aller? Il est clair que cela ne vaut pas juste pour les vols de vacances, mais également pour les voyages d'affaires. L'investissement ne serait-il pas rentabilisé dans le Nord par une plus grande efficacité du service assuré par les compagnies aériennes?

M. Adamus : En un mot, oui. Cela vaudrait la peine. Cela permettrait d'atterrir avec des plafonds nuageux plus bas.

Le président : Il y aurait ainsi moins de raisons d'annuler les vols et un renforcement général de la sécurité.

M. Adamus : C'est exact.

Le président : Comme vous le disiez, l'étroitesse du marché fait qu'il est difficile d'obtenir les financements nécessaires.

Permettez-moi de vous citer un article paru ce matin dans le *Globe and Mail* au sujet de Mary River. Il s'agit des investissements effectués à Iqaluit.

Après l'achèvement des travaux, le projet de Mary River pourrait tripler le taux annuel de développement économique du territoire et lui procurer presque cinq milliards de dollars en recettes fiscales et en redevances au cours des 21 ans que devrait durer l'exploitation de la mine.

Ne pourrait-on pas faire ce que l'on fait dans le nord du Québec? Au Québec, les revenus de la production électrique servent à financer le développement des communautés du Nord. Ne pourrait-on pas instaurer un programme financé par les redevances, les aéroports et les travaux d'infrastructure se voyant garantir une partie de ces recettes qui serait affectée à l'amélioration des capacités de nos aéroports et au renforcement de leur sécurité?

M. Adamus : Je ne sais pas si nous prônons ce type de financement, mais nous sommes favorables à tout ce qui permettrait d'obtenir les financements qu'exige l'amélioration de la sécurité.

The Chair: We are getting toward the end of this report. We probably will not have the opportunity to get you back again. After the two questions, I would like you to address the issue of foreign pilots and their involvement in the Canadian industry.

[Translation]

Senator Boisvenu: I would like to go back to one of the items you stress in your report, the latest generation of GPS.

At the moment, how are these old and new technologies distributed among airports? Is the latest one reasonably widespread or are only a basic number of airports able to use the instruments?

[English]

Mr. Adamus: I will let Mr. Black answer the question on the actual numbers. I am not sure if he has it or not, but just to tell you about the old technology and the new technology, the old technology is taking a GPS and overlaying it over the traditional approach with the ground-based beacons. It allows you to be a little more accurate on lining up because the beacons sometimes move a little bit. The GPS is very precise.

However, you are still doing what we call a step-down approach where you go to a certain point and then you go down. It is not considered a stabilized approach.

The new technology allows you to start back here and do a constant descent angle, reach a certain point, and then, if you do not see around, over you go. That is what we mean by the old and the new.

As far as the number of airports, I do not know. Maybe Mr. Black has that information.

Mr. Black: Yes, senator, the “old” technology, if you want to say, or the GPS overlay, right now exists in 58 approaches in the three territories that take care of that. There are approximately 90 approaches that go to the old technology, land based or ground based, NDB or VOR instrumentation. The GPS overlay which we were talking about, we will call that first generation GPS navigation. Basically it mimics what is the ground based, so it enhances it. As Mr. Adamus says, where a needle is moving generally in the direction of a beacon, the GPS system narrows that down and results in less wavering. You are tracking that a little more accurately.

With regard to the newer generation GPS systems in the territories, there are only eight right now that exist that provide some form of vertical accuracy as well, and that is what we are talking about. This vertical component, combined with a much stricter lateral component, makes the navigation far more precise and more like landing on an instrument landing system, ILS, in one of the major airports.

Le président : Nous arrivons au terme de ce rapport et n’aurons probablement pas l’occasion de vous entendre à nouveau. Après les deux prochaines questions, je vous demanderais de bien vouloir nous parler du problème des pilotes étrangers et du rôle qu’ils jouent dans le transport aérien au Canada.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : J’aimerais revenir sur un des éléments que vous soulignez dans votre rapport, soit la dernière génération des GPS.

Actuellement, de quelle manière les aéroports se partagent-ils l’ancienne et la nouvelle technologie? Est-ce assez répandu ou un minimum d’aéroports profitent de ces instruments?

[Traduction]

M. Adamus : Je vais demander à M. Black de vous répondre au sujet des chiffres. Je ne suis pas certain qu’il les ait, mais en ce qui concerne la différence entre la technologie ancienne et la nouvelle, je peux dire que l’ancienne technologie consiste à prendre un GPS et à en recouvrir le système traditionnel de balises installées au sol. Cela permet un alignement plus précis sur la piste d’atterrissage, car il arrive que les balises se déplacent un peu. Le GPS offre une plus grande précision.

Nous continuons néanmoins à employer la technique de descente par paliers qui consiste à faire descendre l’appareil jusqu’à l’altitude minimale puis à atterrir. Ce n’est pas une approche stabilisée.

La nouvelle technologie permet d’adopter une trajectoire de descente constante, puis, une fois arrivé à un certain point, si vous ne voyez pas la piste, vous n’avez qu’à survoler l’endroit. Voilà où se situe la différence entre l’ancienne et la nouvelle procédure.

En ce qui concerne maintenant le nombre d’aéroports, je ne suis pas en mesure de vous répondre. M. Black pourrait vous dire ce qu’il en est.

M. Black : En effet, sénateur, ce que vous appelez « ancienne » technologie, c’est-à-dire le recouvrement GPS, existe maintenant dans 58 approches dans les trois territoires concernés. Environ 90 approches se servent encore de l’ancienne technologie, c’est-à-dire des systèmes au sol traditionnels tels que le NDB ou le VOR. Le recouvrement GPS dont nous parlions tout à l’heure est ce que nous appelons la première génération de navigation au GPS. Cela mime les systèmes au sol et, par conséquent, les renforce. Comme le disait M. Adamus, lorsque l’aiguille est orientée de manière générale dans le sens d’une balise, le système GPS réduit l’écart, et donc le vacillement. Cela permet de contrôler un peu plus précisément la direction.

En ce qui concerne maintenant la nouvelle génération de systèmes GPS dans les territoires, il n’y en a que huit qui offrent en outre quelque précision à la verticale, et c’est de cela qu’il s’agit. Ces indications verticales, s’ajoutant à des indications latérales beaucoup plus justes, rendent la navigation bien plus précise. Cela ressemble davantage aux systèmes d’atterrissage aux instruments, les ILS, installés dans les grands aéroports.

Again, that is a ground-based system and very expensive to maintain. However, the new generation GPS does have this vertical component which gives us the stabilized, constant descent angle approach and makes for lower limits which reduces the number of people who have to sit in the terminal in Iqaluit waiting to get to Clyde River because the weather is not good in Clyde River. That is what the benefit there would be.

[Translation]

Senator Boisvenu: For the eight airports that have the latest generation equipment, do you have data on the difference in the number of cancelled flights with the old instruments compared to the new instruments? My question is about whether the regularity of flights is improving.

[English]

Mr. Black: Senator, we do not have specific numbers, but we can get them for you.

[Translation]

Senator Boisvenu: It would be interesting to get data that tells us, for example, that the number of flights cancelled has been reduced by 50 per cent, because there is an economic impact when a flight is cancelled. Perhaps it would make for an interesting argument in terms of getting the equipment installed.

[English]

Mr. Black: Senator, you are absolutely right, it would. We can and will get that information. In actual fact, as I said, there are eight approaches that have this vertical component, but those are only at five airports. Three of those airports are actually associated directly with mining operations, so they were more or less commercially funded to bring them in. They then went through the vetting process through NAV CANADA and Transport Canada, and they are published for general use. One in Inuvik has the vertical component. Whitehorse does as well. There are not many airports that have this vertical component. In addition to those two airports, they also have ILS. They have a ground-based system that brings them in.

To get accurate data, it is there, but I think you would really see the difference if you were to take that vertical component and put it into a place such as Clyde River. I do not mean to pick on Clyde River, but it is there. I think we would find that the success rate of approach and landing into these smaller communities would go up. I have been operating in the North for 34 years, and I would say they would probably go up somewhere around 80 per cent.

Senator Unger: What is the rough cost of one of these new, enhanced GPS systems?

Il s'agit, encore une fois, d'un système au sol qui coûte très cher à entretenir. La nouvelle génération de GPS comporte, par contre, ces indications verticales qui permettent une approche stabilisée avec un angle de descente constant, ce qui permet d'atterrir par plus mauvais temps, et réduit le nombre de personnes qui se voient contraintes de patienter à l'aéroport d'Iqaluit en attendant de se rendre à Clyde River en raison de la météo à Clyde River. C'est l'avantage que l'on peut en attendre.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Pour ces huit aéroports possédant des équipements de dernière génération, avez-vous des données sur la différence entre les vols annulés avec les anciennes instrumentations par rapport aux nouveaux instruments? Ma question concerne l'amélioration sur le plan de la régularité des vols.

[Traduction]

M. Black : Sénateur, nous n'avons pas les chiffres précis, mais nous pourrions vous les obtenir.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Il serait intéressant d'obtenir des données, à savoir si, par exemple, on a réduit de 50 p. 100 le nombre de vols annulés, car il y a une incidence économique lorsqu'on annule un vol. Il y aurait peut-être un argumentaire intéressant afin de pourvoir à l'établissement de ces équipements.

[Traduction]

M. Black : Vous avez parfaitement raison, sénateur. Nous pouvons obtenir ces renseignements, et vous les faire parvenir. Comme je le disais tout à l'heure, il y a, en fait, huit approches ayant cette composante verticale, mais on ne les trouve qu'à cinq aéroports. Trois de ces aéroports sont directement liés à des exploitations minières et ont donc plus ou moins été financés par des entreprises. Ces procédures d'approche font l'objet d'un examen par NAV CANADA et Transports Canada, avant d'être publiées à des fins d'utilisation générale. À Inuvik, une des approches comporte cette composante verticale. Il en va de même à Whitehorse. Peu d'aéroports disposent de cette composante verticale. Ces deux aéroports possèdent également des systèmes d'atterrissage aux instruments, avec un système au sol qui permet de guider les aéronefs.

Les renseignements précis à ce sujet existent, mais ce qui permettrait le mieux de constater la différence serait de prendre cette composante verticale et de l'installer dans un aéroport tel que celui de Clyde River. Mon intention n'est pas de m'en prendre à Clyde River, mais c'est bien ce qu'il en est. Je pense que nous constaterions dans les petites communautés, une amélioration du taux de succès des approches et des atterrissages. Je travaille dans le Nord depuis 34 ans et je pense pouvoir dire que l'amélioration serait d'environ 80 p. 100.

Le sénateur Unger : Quel serait, à peu près, le coût d'un de ces nouveaux systèmes GPS améliorés?

Mr. Black: We probably need to understand that when we talk about a GPS system, we are talking about two separate units. One is the equipage on board the airplane, the ability of the aircraft to receive the signals and then process it and put it through an auto-flight system to do the approach and landing.

The second part is the satellite system and the procedure of creating an instrument approach which is done with design tools through the people of NAV CANADA and Transport Canada. They set specific criteria, heading, directions and obstacle clearance, based on the accuracy of the GPS signal.

When NAV CANADA says they would like to consider building an approach into Clyde River, sorry, what they can do is say, fine, we can give you a basic approach, but your minimums are going to be fairly high. The accuracy of the survey around the area means that they have to be very generalized and over conservative. I do not mean to say “over conservative,” but they are obviously always going to be as safe as possible to build the approach. As we fine-tune and drill down and get more and more accurate with the GPS and the survey, we will know exactly what obstacles are out there in the extended plane outward from the airport, both into the runway and then leaving the runway. They can fine-tune that to a great extent.

Typically your minima may be up to a thousand feet above ground that you would have to be able to leave the cloud and see the airport environments. Now, with the new enhanced GPS system, both the approach and on-board equipment, which most operators in the Canadian North are equipped with, would get you down to somewhere under 500 feet, sometimes as low as 300.

Mr. Adamus: If I could just add to what Mr. Black had to say, you are talking about cost. There are two components here, one for NAV CANADA to design the approach and the other for the survey itself. I do not believe the design of the approach is really that expensive. It is something they do on a regular basis. It is the survey that is the costly part. That is the part that we would like to see eligible under ACAP funding. Currently it is not. ACAP funding will not pay for those surveys. That is what we need to do here. Unfortunately, we do not have the numbers with us. We can look into it for you.

Senator Unger: Is this technology possible for every remote northern airport, or is it only for bigger ones?

Mr. Black: No, it is a geographic issue. In order to get these approaches that have this vertical component to a high degree of accuracy, you need to update the signal information using a separate set of independent satellites. They are situated,

M. Black : Il faut savoir qu'un système GPS comporte deux composantes distinctes. Il y a l'équipement à bord de l'aéronef, qui lui permet de recevoir des signaux, de les traiter, de les entrer dans le système de vol automatique et d'effectuer l'approche et l'atterrissage.

Et puis il y a le système satellite et la procédure d'élaboration d'une approche aux instruments à l'aide des outils de conception et des gens de NAV CANADA et de Transports Canada. Ils fixent des normes très précises, le cap, les directions et les marges de franchissement d'obstacles en fonction de l'exactitude du signal GPS.

Lorsque NAV CANADA dit souhaiter établir une procédure d'approche pour Clyde River, je regrette, mais la seule chose qu'ils puissent faire c'est dire, bon, nous pouvons vous fournir l'approche de base, mais vos minima vont être assez élevés. Le degré d'exactitude du relevé de la zone veut dire que les données seront assez générales et excessivement prudentes. Je ne veux pas dire « excessivement prudentes », mais il est clair qu'ils vont, dans l'établissement de l'approche, faire preuve d'un maximum de prudence. Au fur et à mesure que nous affinons les données et que nous mettons tout cela en pratique, et que le GPS et le relevé deviennent de plus en plus précis, nous saurons exactement quels sont les obstacles qui existent dans la zone entourant l'aéroport, à la fois à l'arrivée en piste, et au décollage. Tout cela peut devenir très précis.

En règle générale, l'altitude minimale peut être fixée à 1 000 pieds, et c'est à partir de cette altitude qu'il nous faudrait pouvoir sortir des nuages et apercevoir l'aéroport. Avec le système GPS amélioré, qui comprend à la fois l'approche et l'équipement embarqué dont sont munis la plupart des exploitants travaillant dans le Nord canadien, on peut atterrir avec un plafond inférieur à 500 pieds, parfois même à 300 pieds.

M. Adamus : Permettez-moi d'ajouter à ce que M. Black vient de dire qu'il y a également le coût, qui comporte deux volets : le premier concerne la conception de l'approche par NAV CANADA, et l'autre, le relevé. Je ne pense pas que la conception de l'approche coûte vraiment cher. Il s'agit, en effet, de quelque chose qu'ils font régulièrement. Ce qui coûte cher, c'est le relevé. C'est cela que nous voudrions voir désormais admissible au financement dans le cadre du PAIA. À l'heure actuelle, les crédits du PAIA ne peuvent pas être affectés aux relevés. Voilà ce qu'il nous faudrait parvenir à faire ici. Je regrette que nous ne puissions pas vous fournir les chiffres aujourd'hui, mais nous allons vous les trouver.

Le sénateur Unger : Cette technologie peut-elle être employée par tous les aéroports situés dans une région éloignée du Nord, ou est-elle uniquement adaptée aux aéroports d'une certaine taille?

M. Black : Non, c'est essentiellement une question de géographie. Afin de pouvoir obtenir ces approches rendant possible un guidage vertical très précis, il faut, à l'aide d'un ensemble de satellites indépendants, mettre à jour l'information du

geographically, just off the west coast of Mexico. When they point north, the airplanes that they are pointing at get just below that horizon, if you imagine that line of sight.

What I am saying is that the current technology allows, for the most part, having this new generation of approach system through most of the Canadian North. There are some parts right now that just will not be able to do it because there are not enough master satellites up there to provide the correction. Technology is moving forward as we speak, and hopefully that will be mitigated. Right now there are some geographic boundaries, mostly because of the location of the satellites themselves.

The Chair: If you could provide the numbers through the clerk, whatever numbers you can provide, we would appreciate them. You can contact the clerk and he will forward them to members.

Senator Unger: There are so many priorities here. I was part of the group that went to Iqaluit, and there were so many gravel runways. If you were the minister in charge, what would be your top three or four priorities?

Mr. Black: If I were the minister in charge it would be navigation accuracy: getting from A to B as accurately as we can. That is the top priority. That means making sure that we have the latest GPS-type approach systems that are designed and built for use by commercial pilots across the North. That would be my first priority.

After that, then you are looking at the infrastructure, the lighting, the terminal facilities, creature comforts perhaps, anything that will basically go to enhance the safety of those airports for both me as the flight crew member flying into them and also you as my passenger.

Mr. Adamus: I would just add weather reporting as well. It would be nice to have 24-hour weather reporting. I know NAV CANADA is looking at that issue through automated stations. Also, communication is another priority that we would be looking to see get enhanced.

[Translation]

Senator Boisvenu: My question is very technical. Ground-based GPS systems work using waypoints. Do aircraft GPS systems work on the same principle or do they work with satellites only?

[English]

Mr. Black: GPS is satellite only. There is and can be a land-based component that augments the GPS signal, but it is on a very localized area.

Senator Boisvenu: Most of the time?

signal diffusé. Ces satellites sont en position immédiatement au large de la côte ouest du Mexique. Lorsqu'ils sont orientés vers le nord, les avions vers lesquels ils sont tournés se trouvent tout juste au-dessus de cet horizon, si vous pouvez imaginer la portée optique.

Ce que je veux dire, c'est que dans la majorité des cas, la technologie actuelle fait que la plupart des aéroports du Nord canadien pourraient adopter ce système d'approche de nouvelle génération. Cela ne sera cependant pas possible dans certaines régions, simplement parce qu'il n'y a pas un nombre suffisant de satellites pilotes capables d'apporter la correction nécessaire. La technologie progresse continuellement et on peut espérer que le problème sera réglé. La géographie nous impose des limites, mais c'est essentiellement en raison du positionnement des satellites.

Le président : Nous vous saurions gré de communiquer au greffier les chiffres que vous recueillerez. Vous pouvez le contacter et il les transmettra aux membres du comité.

Le sénateur Unger : Les priorités sont multiples. J'étais du groupe qui s'est rendu à Iqaluit, et nous avons noté l'existence de nombreuses pistes en gravier. Si vous étiez le ministre responsable de ce domaine, quelles seraient les trois ou quatre principales priorités de votre action?

M. Black : Si j'étais ministre, j'accorderais la priorité à la précision de la navigation, c'est-à-dire aux moyens permettant de se rendre du point A au point B, de manière aussi précise que possible. C'est la priorité des priorités. Cela veut dire qu'il nous faut adopter, à l'intention des pilotes professionnels travaillant partout dans le Nord, les systèmes d'approche de type GPS les plus perfectionnés. Ce serait la première de mes priorités.

Après cela, ce serait l'infrastructure, les éclairages, les installations aéroportuaires, peut-être le confort, enfin tout ce qui améliorerait la sécurité des aéroports à la fois pour moi en tant que membre de l'équipage de conduite devant atterrir, et pour vous, en tant que passager.

M. Adamus : Je voudrais ajouter à cela les informations météorologiques. Il serait bon de disposer d'informations météo 24 heures sur 24. Je sais que NAV CANADA examine actuellement la question et envisage des stations météo automatisées. Les communications sont, elles aussi, une autre des priorités appelant des améliorations.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Ma question est très technique. Les GPS terrestres fonctionnent avec des *Waypoint*. Est-ce les GPS pour l'aéronautique fonctionnent sur le même principe ou est-ce qu'ils fonctionnent strictement avec des satellites?

[Traduction]

M. Black : Strictement avec des satellites. Il est également possible d'installer un équipement au sol qui permet d'amplifier le signal GPS, mais cela ne vaut que pour une zone très restreinte.

Le sénateur Boisvenu : La plupart du temps?

Mr. Black: GPS is just taking the triangulation between the various satellites and saying, “This is where you must be,” whereas with land-based or ground-based, it is a fixed antenna on the ground. That is the difference between the two.

Senator Mercer: I want to go back to your presentation, Mr. Adamus. You made reference to the requirement for fuel to be on board a flight and the difference in flying in the North because of the distance between your destination and your alternate. However, then you also said that at some point you were not allowed to identify your alternate. I am looking for some clarification. If I am confused, perhaps some of the viewers are also confused. You need enough fuel to get to your destination, plus enough fuel to get to your alternate, plus 30 minutes you said?

Mr. Adamus: It is 30 or 45, depending on the type of aircraft.

Senator Mercer: Could you clarify that for us in a little more detail? As well, are you proposing that there be a change in that as we operate in the North? Obviously, the less fuel you have, as you say, the bigger the payload you can carry, which is a very important factor in Northern Canada, as we saw. Everything has to be flown in. I mean, butter in Iqaluit costs \$8 a pound. You do not have to go much further than that to understand the impact of not being able to get things in by a cheaper method.

Mr. Adamus: You need an alternate airport for every IFR flight — instrument flight rules flight — that you embark on. Sometimes, if the weather is such that it is so bad that the closest alternate airport is way over here and you simply cannot put on enough fuel to go from here to there and onwards, you have to cancel the flight because you do not have an alternate. We are saying that if we had more approaches to airports that would satisfy the criteria for an airport to be used as an alternate, the chances are that we would have more airports to choose from as alternate airports. Does that answer the question?

Senator Mercer: I guess. Fine, thank you very much.

[Translation]

Senator Boisvenu: One final question, Mr. Black, if I may. We have talked about there being 50 or so airports in the north. At how many of them could the satellite-based equipment be installed?

[English]

Mr. Black: All of them, to an extent. The GPS approach system can provide vertical guidance in two ways. I will not get into the details, but one is barometric. The pilots apply a

M. Black : Le GPS effectue une triangulation entre les divers satellites, ce qui permet d’indiquer là où vous vous trouvez, alors que, pour les installations au sol, il s’agit d’une antenne. Voilà la différence entre les deux systèmes.

Le sénateur Mercer : J’aimerais maintenant revenir, monsieur Adamus, à ce que vous avez dit dans votre exposé. Vous avez parlé des réserves de carburant et des différences existant à cet égard en raison de la distance qui, dans le Nord, sépare la destination prévue de l’aéroport de décollage. Vous avez, cependant, également dit que dans certains cas, vous n’êtes pas autorisés à désigner un autre aéroport comme aéroport de décollage. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à cet égard? Je ne sais pas très bien et c’est peut-être également le cas de certaines des personnes qui nous regardent. Il vous faut suffisamment de carburant pour arriver à votre destination, une réserve vous permettant de rallier l’aéroport de décollage et, en plus, assez de carburant pour encore 30 minutes de vol. C’est ce que vous avez dit?

M. Adamus : Selon le type d’avion, pour encore 30 ou 45 minutes de vol.

Le sénateur Mercer : Pourriez-vous nous donner à cet égard quelques détails supplémentaires? Convierait-il, selon vous, de modifier cette exigence pour les vols effectués dans nos régions du Nord? Manifestement, moins vous transportez de carburant, plus la charge utile de l’appareil peut être importante, ce qui, comme nous l’avons vu, compte beaucoup dans le Nord du Canada, où tout est transporté par avion. À Iqaluit, le beurre coûte 8 \$ la livre. Il n’en faut pas beaucoup plus pour comprendre les difficultés qu’entraîne le fait de ne pas pouvoir acheminer à moindre coût les marchandises.

M. Adamus : Il vous faut désigner un aéroport de décollage pour tout vol IFR, c’est-à-dire pour tout vol effectué selon les règles de vol aux instruments. Parfois, si le mauvais temps fait que l’aéroport de décollage le plus proche est tout de même très éloigné, et qu’il n’est pas possible d’emporter assez de carburant afin de pouvoir s’y rendre, le vol doit tout simplement être annulé faute d’un aéroport de décollage. Selon nous, si nous disposions davantage d’approches répondant aux critères qui permettent de désigner un aéroport de décollage, nous aurions davantage de possibilités. Cela répond-il à votre question?

Le sénateur Mercer : Je crois que oui. Bon, je vous remercie.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Une dernière question si vous permettez, monsieur Black. On parle d’une cinquantaine d’aéroports dans le Nord. Dans combien de ceux-ci pourrait-on installer ce type d’équipement qui fonctionne avec les satellites?

[Traduction]

M. Black : Cela serait, dans une certaine mesure, possible dans tous ces aéroports. Pour un système d’approche au GPS, il y a deux manières d’assurer un guidage vertical. Je n’entrerai pas

correction and put it through the flight computer, and the auto flight system will take it down on a constant angle. That is the basic one that can apply everywhere.

The greater accuracy one, which will take you down much like an instrument landing system that we have here in Ottawa or Toronto, will take you down much lower. The northern limit as that exists right now is very similar to the Northwest Passage, if you look at it on a map, and that is where that exists, again because of the placement of those master satellites off the coast of Mexico that update the GPS system to make them extremely accurate. That is the limit right now.

Of the 52 airports in the three territories, all of them could be equipped with some form of GPS approach that would provide vertical guidance.

The Chair: Mr. Adamus, I was going to ask you about the international component of pilots now seeming to work for Canadian airlines, and probably not members of your organization. Since we will not probably have a chance to see you again, could you update us on remarks that were made about a year ago by you concerning that component? I would appreciate the members being able to get that information.

Mr. Adamus: Absolutely. We did talk about it briefly in our appearance here about a year ago. There is a growing trend amongst some airlines in Canada to bring in foreign pilots on a seasonal basis to supplement their operations. It is mainly carriers that are in the leisure travel market, down-to-the-sun destinations. Many of these carriers are busy in the winter and not as busy in the summer, so they need more pilots. Rather than training a Canadian pilot to do the job, they have elected to grab pilots from abroad that are already trained.

There are three different ways to bring foreign pilots into this country. The most common one that has been in the news lately is the HRSDC Temporary Foreign Worker Program where they advertise for pilots and, if they cannot get the pilots, they go to HRSDC and say, "See, we cannot find any pilots, so we want to bring in these foreigners."

Getting right to the point, the problem is with the way they are advertising. They are asking for a pilot to be type rated before they consider them eligible. What does that mean? It means that they are trained on that specific type of aircraft, and in this case it is a Boeing 737NG, new generation. They are saying that unless

dans les détails, mais disons simplement que la première est barométrique. Les pilotes peuvent apporter une correction, introduire celle-ci dans l'ordinateur de vol. Le système de vol automatique fixe alors un angle de descente constant. Ça, c'est le système de base qui peut être adopté n'importe où.

Le système plus précis, par contre, analogue au système d'atterrissage aux instruments, tel que celui dont sont équipés les aéroports d'Ottawa et Toronto, vous permet d'entamer la descente avec un plafond de visibilité beaucoup plus bas. Dans le Nord, ce plafond minimum est actuellement très proche de celui en vigueur dans le passage du Nord-Ouest. Vous pourrez vous-même le constater en regardant la carte, en raison, encore une fois, du positionnement, au large du Mexique, des satellites pilotes qui assurent la mise à jour constante du système GPS, ce qui explique leur grande précision. Mais voilà, pour l'instant, la limite en vigueur.

Les 52 aéroports situés dans les 3 territoires pourraient tous être équipés d'un système d'approche au GPS assurant un guidage vertical.

Le président : Monsieur Adamus, j'allais vous poser une question au sujet des pilotes étrangers qui travaillent pour des lignes aériennes canadiennes. Ils ne sont probablement pas membres de votre organisation. Nous n'aurons probablement pas la chance de vous revoir, et je vous demanderais donc de nous dire quelque chose de cette situation que vous avez évoquée, il y a environ un an? Il serait bon, je pense, que les membres du comité sachent ce qu'il en est.

M. Adamus : Tout à fait. Nous avons effectivement évoqué brièvement la question lors de notre comparution devant le comité il y a un an environ. Au Canada, certaines lignes aériennes ont de plus en plus tendance à engager à certaines saisons des pilotes étrangers pour compléter leurs équipes. Il s'agit essentiellement de compagnies assurant des vols de tourisme, vers des destinations ensoleillées. Bon nombre de ces transporteurs sont très occupés en hiver, mais moins en été. Ils éprouvent par conséquent le besoin de recruter des pilotes en période de pointe. Au lieu de former à la tâche un pilote canadien, ils préfèrent engager à l'étranger un pilote ayant déjà la formation voulue.

Il y a trois manières de faire venir un pilote de l'étranger. La voie la plus habituelle, dont ont récemment parlé les médias, est le Programme des travailleurs étrangers temporaires instauré par RHDC. La compagnie place une annonce de recrutement, et si elle n'arrive pas à trouver les pilotes qu'il lui faut, elle peut s'adresser à RHDC et dire « Eh bien, nous n'arrivons pas à trouver les pilotes qu'il nous faut, et nous souhaiterions en faire venir de l'étranger ».

Je précise tout de suite que la difficulté provient de la manière dont sont rédigées les annonces de recrutement. Pour que la compagnie retienne une candidature, il faut que le pilote possède une qualification de type. Qu'entend-on par cela? Cela veut dire qu'il faut que le pilote soit formé au pilotage d'un type d'avion

you have that training, you will not be considered to be hired by their airline, and that training is about \$30,000. For any aircraft over 12,500 pounds, you have to have that type rating.

In our association alone, we have 90 pilots without work right now. Pilots do not just have that endorsement unless they will be working for a company.

Let me illustrate this another way. If Air Canada were to go out of business tomorrow, they have 3,000 pilots, and I would bet that 99.9 per cent of them do not have a 737 endorsement. Therefore, this particular airline would say, "No, you are not eligible." The pilots would be on the sidelines looking for work, and the airline would bring in foreign pilots. That is one way through the labour market opinion.

There is another program under Citizenship and Immigration called a reciprocity agreement, where we bring in some of your workers for a period of time and then we send our workers overseas. We have been able to work with the department there, and they have put in some checks and balances. In the past, they did not really track the numbers that accurately. Now they are using the 75 per cent rule. You have to provide jobs for at least 75 per cent Canadians going out. We have made some gains there.

The other way is through Transport Canada, where they allow an airline to wet lease aircraft. A wet lease means they lease an aircraft that has crew on board as well.

Going back to this one particular airline, they normally operate with 155 pilots and 10 aircraft. This winter season, they are bringing in over 200 foreign pilots, so up to 360 pilots, and they are going to be leasing another 19 aircraft from abroad, so going up to 29. Here we have a Canadian carrier, and more than half of their pilots are foreigners, and two-thirds of their aircraft are leased from abroad. Since they are not paying these training costs, which are about \$30,000 a pop, 200 pilots times \$30,000 is \$6 million right off the bat that they are ahead of their competitors.

We do not agree. First, it is jobs for Canadians first. Second, it is creating an unlevel playing field.

Senator Greene: Are the foreign pilots type rated?

Mr. Adamus: Yes, they are.

précis, en l'occurrence un Boeing 737NG, c'est-à-dire de nouvelle génération. La compagnie ne retiendra pas la candidature d'un pilote qui n'a pas cette formation. Cette formation coûte environ 30 000 \$ et il faut cette qualification de type pour piloter tout avion de plus de 12 500 livres.

Nous avons en ce moment, au sein de notre association, 90 pilotes sans travail. Les pilotes n'obtiennent pas cette attestation à moins d'être engagés par une compagnie.

Permettez-moi d'illustrer cela par un exemple. À supposer que, demain, Air Canada ferme ses portes. La compagnie emploie actuellement 3 000 pilotes. Or, je suis prêt à parier que 99,9 p. 100 d'entre eux n'ont pas sur leur brevet cette attestation de pilotage d'un 737. Une ligne aérienne pourrait donc leur dire, « Nous regrettons, mais nous ne pouvons pas retenir votre candidature ». Les pilotes ne peuvent ainsi pas postuler à un emploi auprès de la compagnie en question, et celle-ci pourra faire venir des pilotes de l'étranger. C'est un moyen de circonvenir le marché de la main-d'œuvre.

Citoyenneté et Immigration a aussi lancé un programme dénommé Accord de réciprocité, en vertu duquel le Canada peut, pour une durée déterminée, engager des travailleurs provenant d'un pays étranger, et envoyer dans ce même pays, certains de nos travailleurs. Nous avons, sur ce point, obtenu du ministère qu'il instaure un certain nombre d'automatismes régulateurs. Par le passé, on ne contrôlait que le nombre de travailleurs concernés, mais on applique maintenant la règle des 75 p. 100, selon laquelle un emploi doit être garanti à au moins 75 p. 100 des travailleurs canadiens qui se rendent dans le pays en question. Il y a donc progrès.

On peut également passer par Transports Canada, qui permet aux compagnies d'aviation de prendre en location un avion avec l'équipage nécessaire.

La compagnie dont nous venons de parler a, en période normale, 155 pilotes et 10 appareils. Elle va cet hiver faire venir 200 pilotes étrangers, ce qui lui donnera jusqu'à 360 pilotes en tout, et louer à l'étranger 19 autres appareils, ce qui lui en fera 29. Voilà donc une compagnie canadienne dont plus de la moitié des pilotes sont étrangers et dont les deux tiers des appareils sont loués à l'étranger. Elle n'a ainsi pas de frais de formation qui s'élèvent à environ 30 000 \$ par pilote. Si l'on prend 200 pilotes, multiplié par 30 000 \$, cela donne 6 millions de dollars d'économie, soit un sérieux avantage par rapport à ses concurrents.

Nous ne sommes pas d'accord avec cette façon de faire. D'abord, il faudrait engager en priorité des Canadiens. Et puis nous estimons que cela rend inéquitables les règles du jeu.

Le sénateur Greene : Les pilotes étrangers possèdent-ils la qualification de type?

M. Adamus : Oui.

Senator Mercer: We have 90 unemployed pilots and 300 pilots being employed from outside of the country. You say it costs \$30,000 to get someone up to snuff on a 737. Is it just this one aircraft — the 737 new generation — that we are talking about?

Mr. Adamus: Two airlines are making use of this program and both fly that same aircraft, so yes, it is just the 737NG.

Senator Mercer: Instead of allowing more foreign pilots to come in the country and take those jobs, would it seem wise that we find a program to take those 90 pilots and upgrade them to get the proper papers for the 737? I think we would all like to see the airlines pay that fee for the pilots. However, in any other job in the country, if we see a need for a trade, whether it be a plumber, a pipefitter or what have you, we will get a training program going to fill that need through our community colleges and federal and provincial government support.

Would that not work here? With government, and perhaps with the help of industry, could they not come together and provide training for these 90 pilots that are unemployed today and try to get them working?

Mr. Adamus: We have a request into HRSDC right now asking for funds to train some of these unemployed pilots because they will be going on Employment Insurance. We are not against temporary foreign workers. There are lots of uses for that program in this country. We are not against the individuals coming in. However, when we have pilots who are on the street and are going to be using our social programs to supplement their income, and we have foreign pilots coming in that are not paying Canadian income tax or contributing to our social programs, there is an issue. We need to get that addressed ASAP.

Senator Mercer: I want to underscore the fact that I think the foreign workers program is an extremely useful tool to supplement gaps in available workers in Canada. I support that too, but I am with you. If we have 90 Canadian pilots — whether it is using government funding to help train those people — we should find a way to get those people off the unemployment rolls. There is more money in having those people working than we will spend in training.

Mr. Adamus: I certainly would accept money from anywhere, but the airlines traditionally — not just in Canada and the United States, but all around the world — pay for that type rating. Some airlines will ask you to sign a paper saying you will commit at least two or three years to them so that you do not get the endorsement and then go somewhere else. That is fine. That is up to them, but the airlines pay for that training. That is the cost of doing business, and that is why they are creating this unlevel

Le sénateur Mercer : Nous avons donc 90 pilotes au chômage, et 300 pilotes engagés à l'étranger. Selon vous, il faut 30 000 \$ pour assurer à un pilote la formation nécessaire au pilotage d'un 737. Le problème se limite-t-il à ce type d'avion — ce 737 de nouvelle génération?

M. Adamus : Il y a deux compagnies qui se sont prévaluées de ce programme, et les deux exploitent ce type d'avion, c'est-à-dire le 737NG.

Le sénateur Mercer : Au lieu de permettre à des pilotes étrangers d'être engagés, serait-il, selon vous, préférable de mettre en place un programme permettant à ces 90 pilotes de parfaire leur formation et d'obtenir la qualification nécessaire à la conduite d'un 737? Je pense que nous souhaiterions tous que les coûts de formation de ces pilotes soient assumés par les compagnies aériennes. Pour tout autre métier, lorsque les besoins s'en font sentir, qu'il s'agisse de plombiers ou de tuyauteurs, il est possible d'organiser, dans nos collèges communautaires, un programme de formation financé par les gouvernements fédéral et provinciaux pour répondre aux besoins.

Une telle solution ne pourrait-elle pas être retenue en l'occurrence? Ne serait-il pas possible, de concert avec le gouvernement et avec l'aide de l'industrie, d'unir les efforts afin d'assurer la formation de ces 90 pilotes au chômage pour leur permettre de retrouver un emploi?

M. Adamus : Nous avons déposé auprès de RHDCC, une demande de financement en vue d'assurer la formation de certains de ces pilotes au chômage puisqu'ils vont devoir recourir à l'assurance-emploi. Nous ne nous opposons pas au recours à des travailleurs étrangers temporaires. Dans notre pays, ce programme répond en effet à de nombreux besoins. Nous ne nous opposons pas à ce que des travailleurs étrangers viennent travailler au Canada. Il y a ici, par contre, des pilotes qui se retrouvent sans emploi, et qui vont devoir obtenir des programmes sociaux un complément de revenu. Or, il y a ces pilotes étrangers qui n'acquittent pas au Canada d'impôt sur le revenu et qui ne cotisent pas à nos programmes sociaux. Cela crée un problème qu'il conviendrait de régler dans les meilleurs délais.

Le sénateur Mercer : Je tiens à préciser que le programme des travailleurs étrangers est très utile puisqu'il répond à la pénurie de travailleurs au Canada. J'y suis donc favorable, mais je comprends fort bien l'argument que vous venez de faire valoir. Que ce soit ou non avec l'aide financière du gouvernement, il nous faudrait trouver le moyen de former ces 90 pilotes canadiens afin qu'ils ne soient plus au chômage. Le fait qu'ils retrouvent un emploi fera plus que compenser les frais de formation.

M. Adamus : Je suis disposé à accepter toute aide financière, quelle qu'en soit la provenance, mais, habituellement — et cela ne vaut pas uniquement pour le Canada et les États-Unis, mais pour tous les pays du monde —, ce sont les compagnies aériennes qui assument les frais de la qualification en question. Certaines compagnies aériennes vous demandent de signer un engagement de deux ou trois ans, afin d'éviter que vous alliez travailler pour une autre compagnie une fois l'attestation obtenue. Je n'y vois

playing field. It is hard for the other airlines that hire full-time Canadian pilots to compete and it is creating an issue. If we do not address it now, it will force the other airlines to do the same thing. Is what we want in this country that half the pilots of all the airlines are foreign?

Senator Mercer: Thank you.

Senator Unger: Why do Canadians not get this training as a part of their overall training and whose responsibility is it? You say the other airlines. Would a regulation, or something put in place now, stop this from continuing to happen in the future and pilots get that training?

Mr. Adamus: The way the advertisements are going out to advertise for the pilots, they say that you must have this endorsement. If you do not have the endorsement, we will not consider you qualified for the job, and we think that is all wrong. We have been talking with the folks at the Temporary Foreign Worker Program and saying you cannot accept this as a valid attempt to hire Canadians first. This is wrong. I have been at this for six years. This is not something new and it is really getting to a point where it is totally unacceptable. We are pushing them harder and harder, and I think what we have made some gains in the fact that they agree that something has to be done.

However, right now they are saying it is too late in the year and that they have already started bringing in these foreign pilots. We are saying that is a bunch of hogwash. These airlines knew a year ago that they needed these pilots. They could have started training a year ago. They are playing you guys like fools and you have got to stop this now. The folks at the foreign worker program say if we stop them now, we will inconvenience some passengers because they paid for this family trip over March break.

Nobody will be inconvenienced. There is lots of lift in this country to fill the void.

Senator Unger: My question is why are pilots not given this training before they are licensed to fly?

Mr. Adamus: It is because you need a type rating for each specific aircraft type. There are 40, 50, 80, 100 different types of aircraft out there, so you just cannot do that. You get a licence, but then you need a type rating to go with that specific aircraft.

aucun inconvénient. Elles sont libres de procéder ainsi, mais les compagnies aériennes assument généralement les frais de formation. C'est ce qu'il en coûte pour faire des affaires, et j'estime qu'une attitude contraire à cela se traduit par des règles du jeu inégales. Les compagnies aériennes qui engagent à plein temps des pilotes canadiens ont du mal à concurrencer les autres et, là encore, cela crée un problème. Si nous ne le réglons pas dès maintenant, toutes les compagnies vont se sentir obligées d'en faire autant. Voulons-nous vraiment que la moitié des pilotes travaillant au Canada soient des étrangers?

Le sénateur Mercer : Je vous remercie.

Le sénateur Unger : Comment se fait-il que les pilotes canadiens n'acquiescent pas cette qualification dans le cadre de la formation qui leur a été assurée? De qui cela relève-t-il? Vous avez parlé des autres compagnies aériennes? Pourrait-on adopter un règlement qui garantirait que cela ne se reproduira pas et que les pilotes obtiendront la formation nécessaire?

M. Adamus : Selon les annonces de recrutement, tous les candidats à un emploi de pilote doivent posséder cette attestation. Si vous ne l'avez pas, votre candidature ne sera pas retenue. Or, selon nous, ce n'est pas comme cela que ça devrait se passer. Nous nous sommes entretenus avec les responsables du programme des travailleurs étrangers temporaires et nous leur avons dit qu'ils ne doivent pas voir dans de telles annonces un réel effort pour recruter en priorité des Canadiens. C'est injuste. Je m'attaque à ce problème depuis six ans. La situation n'est pas nouvelle, mais on en arrive à un point où elle devient tout à fait inacceptable. Nous insistons de plus en plus, et je pense que nous avons fait certains progrès dans la mesure où ils reconnaissent maintenant qu'il faut faire quelque chose.

Ils prétendent, cependant, qu'il est trop tard pour intervenir cette année, car ils ont déjà programmé l'arrivée des pilotes étrangers. J'estime qu'on nous raconte des histoires, car il y a un an déjà, les compagnies savaient qu'elles auraient besoin de pilotes. Elles auraient pu, il y a un an, entamer un programme de formation. Elles vous prennent pour des imbéciles et vous devez mettre un terme à cela. Les responsables du Programme des travailleurs étrangers affirment que si l'on mettait fin à ce programme, ce serait les passagers qui en subiraient les conséquences étant donné qu'ils ont déjà acheté leurs billets en vue de vacances familiales pendant le congé du mois de mars.

En fait, personne n'en subirait les conséquences, car nous avons, ici même, les moyens de répondre aux besoins.

Le sénateur Unger : Mais comment se fait-il que les pilotes ne reçoivent pas la formation en question avant même d'obtenir leur licence de pilote?

M. Adamus : C'est parce qu'il faut obtenir une qualification pour chaque type d'aéronef. Or, il existe 40, 50, 80 ou 100 types d'aéronefs différents et il est impossible de faire autrement. Vous obtenez votre licence de pilote, mais pour conduire un type précis d'aéronef, il vous faut obtenir la qualification de type.

Senator Greene: I am a little confused about this issue. Is it not normal and natural that an airline, air company or tourism company would want pilots that are type rated for the aircraft that they are flying?

Mr. Adamus: They have to be type rated — Transport Canada regulations.

Senator Greene: Right.

Mr. Adamus: The issue is who pays for it.

Senator Greene: You are saying the charter companies, essentially, right?

Mr. Adamus: Yes.

Senator Greene: They do not pay. Is that what you are saying?

Mr. Adamus: They pay their full-time pilots. It is the seasonal workers they do not want to pay. They say, “We are only going to use you guys for five to six months, so we do not want to spend all that money.” That is a fundamental question: Does that trump an unemployed Canadian worker? That is the question here, and we are saying absolutely it does not.

The Chair: Captain Adamus and Captain Black, thank you very much for your presentation.

I wish to remind the audience and the honourable senators that our next meeting will take place on Tuesday, December 11, at 9:30 a.m. We will meet in camera to consider a draft report and future business of the committee. We will try to do that as soon as we can in December. We still have witnesses in February, but if the analyst and the clerk can start working on the report, it would be easier to do it during our Christmas break. Thank you very much.

(The committee adjourned.)

Le sénateur Greene : Je ne suis pas certain de bien comprendre. N'est-il pas tout à fait naturel qu'une compagnie aérienne, ou entreprise de tourisme souhaite engager des pilotes possédant la qualification de type correspondant au genre d'appareil en service?

M. Adamus : Selon la réglementation de Transports Canada, il faut avoir la qualification de type.

Le sénateur Greene : Bon.

M. Adamus : La question est de savoir qui va en assumer les frais.

Le sénateur Greene : Vous parlez essentiellement, donc, des affrêteurs?

M. Adamus : Oui.

Le sénateur Greene : Ils n'assument pas ces coûts. Est-ce bien cela que vous dites?

M. Adamus : Ils rémunèrent leurs pilotes à plein temps. Ce sont les travailleurs saisonniers qu'ils ne veulent pas rémunérer. Dans la mesure où ils ne les engagent que pour cinq ou six mois, ils ne veulent pas assumer les frais de leur formation. C'est tout le problème. Pareille considération doit-elle l'emporter sur le fait que cela va mettre un travailleur canadien au chômage? Toute la question est là et, selon nous, il convient d'y répondre par la négative.

Le président : Commandant Adamus, commandant Black, je tiens à vous remercier des éléments d'information que vous nous avez livrés.

Je tiens à rappeler à ceux qui nous regardent, ainsi qu'aux honorables sénateurs, que notre prochaine séance aura lieu mardi, le 11 décembre à 9 h 30. Nous nous réunirons à huis clos pour étudier l'avant-projet de rapport et discuter des affaires que le comité aura à examiner. Nous allons tenter d'achever cela dans les meilleurs délais dès décembre. Nous avons prévu d'accueillir d'autres témoins en février, mais si l'analyste et le greffier peuvent préparer la rédaction du rapport, il nous sera plus facile de continuer pendant les vacances de Noël. Je vous remercie.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, November 27, 2012

Air Canada:

Pierre Houle, Treasurer;
Laura Logan, Director, Security Systems and Regulatory.

Wednesday, November 28, 2012

Office of the Privacy Commissioner of Canada:

Chantal Bernier, Assistant Privacy Commissioner;
Carman Baggaley, Senior Strategic Policy Advisor.

Tuesday, December 4, 2012

Air Line Pilots Association, International:

Captain Dan Adamus, President, Canada Board;
Captain Peter Black, President's Committee for Remote Operations.

TÉMOINS

Le mardi 27 novembre 2012

Air Canada :

Pierre Houle, trésorier;
Laura Logan, directrice, Réglementation et Systèmes de sécurité.

Le mercredi 28 novembre 2012

Commissariat à la protection de la vie privée du Canada :

Chantal Bernier, commissaire adjointe à la protection de la vie privée;
Carman Baggaley, conseiller stratégique principal des politiques.

Le mardi 4 décembre 2012

Air Line Pilots Association, International :

Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien;
Commandant Peter Black, président du Comité pour les opérations éloignées.