

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 6, 2012
Wednesday, November 7, 2012

Issue No. 12

Twenty-eighth and twenty-ninth meetings on:

The emerging issues related
to the Canadian airline industry

First meeting on:

The subject-matter of those elements contained
in Divisions 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

APPEARING:
The Honourable Denis Lebel, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

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 6 novembre 2012
Le mercredi 7 novembre 2012

Fascicule n° 12

Vingt-huitième et vingt-neuvième réunions concernant :

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

Première réunion 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

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

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)

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)

ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, October 30, 2012:

The Honourable Senator Carignan moved, seconded by the Honourable Senator Poirier:

That, in accordance with rule 10-11(1), the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to examine the subject-matter of all of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures, introduced in the House of Commons on October 18, 2012, in advance of the said bill coming before the Senate;

That the Standing Senate Committee on National Finance be authorized to sit for the purposes of its study of the subject-matter of Bill C-45 even though the Senate may then be sitting, with the application of rule 12-18(1) being suspended in relation thereto; and

That, in addition, and notwithstanding any normal practice:

1. The following committees be separately authorized to examine the subject-matter of the following elements contained in Bill C-45 in advance of it coming before the Senate:

- (a) the Standing Senate Committee on Banking, Trade and Commerce: those elements contained in Divisions 1, 3, 6 and 14 of Part 4;
- (b) the Standing Senate Committee on Energy, the Environment and Natural Resources: those elements contained in Divisions 4, 18 and 21 of Part 4;
- (c) the Standing Senate Committee on Transport and Communications: those elements contained in Divisions 5, 12 and 20 of Part 4;
- (d) the Standing Senate Committee on Aboriginal Peoples: those elements contained in Division 8 of Part 4; and
- (e) the Standing Senate Committee on Agriculture and Forestry: those elements contained in Division 19 of Part 4;

2. The various committees listed in point one that are authorized to examine the subject-matter of particular elements of Bill C-45 submit their final reports to the Senate no later than November 30, 2012; and

ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 30 octobre 2012 :

L'honorable sénateur Carignan propose, appuyé par l'honorable sénateur Poirier,

Que; conformément à l'article 10-11(1) du Règlement, le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à examiner la teneur complète du projet de loi C-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 que ce projet de loi soit présenté au Sénat;

Que; le Comité sénatorial permanent des finances nationales soit autorisé à siéger pour les fins de son examen de la teneur du projet de loi C-45 même si le Sénat siège à ce moment-là, l'application de l'article 12-18(1) du Règlement étant suspendue à cet égard;

Que; de plus, et nonobstant toute pratique habituelle :

1. Les comités suivants soient individuellement autorisés à examiner la teneur des éléments suivants du projet de loi C-45 avant qu'il soit présenté au Sénat :

- a) le Comité sénatorial permanent des banques et du commerce : les éléments des Sections 1, 3, 6 et 14 de la Partie 4;
- b) le Comité sénatorial permanent de l'énergie, de l'environnement et des ressources naturelles : les éléments des Sections 4, 18 et 21 de la Partie 4;
- c) le Comité sénatorial permanent des transports et des communications : les éléments des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4;
- d) le Comité sénatorial permanent des peuples autochtones : les éléments de la Section 8 de la Partie 4;
- e) le Comité sénatorial permanent de l'agriculture et des forêts : les éléments de la Section 19 de la Partie 4;

2. Chacun des différents comités indiqués au point numéro un, qui sont autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-45, soumette son rapport final au Sénat au plus tard le 30 novembre 2012;

3. As the reports from the various committees authorized to examine the subject-matter of particular elements of Bill C-45 are tabled in the Senate, they be deemed referred to the Standing Senate Committee on National Finance so that it may take those reports into consideration during its study of the subject-matter of all of Bill C- 45.

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

3. Au fur et à mesure que les rapports des comités autorisés à examiner la teneur de certains éléments du projet de loi C-45 seront déposés au Sénat, ces rapports soient renvoyés d'office au Comité sénatorial permanent des finances nationales afin que ce comité puisse les prendre en considération au cours de son examen de la teneur complète du projet de loi C-45.

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

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 6, 2012
(35)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Unger and Verner, P.C. (8).

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 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.*)

WITNESSES:

As an individual:

Luc Savard, Professor, University of Sherbrooke.

Fort McMurray Airport Authority:

Scott Clements, President and Chief Executive Officer.

Mr. Savard and Mr. Clements each made opening statements and answered questions.

At 10:40 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 7, 2012
(36)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m., in room 9, 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, Mercer, Unger, Verner, P.C. and Zimmer (10).

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.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 6 novembre 2012
(35)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les sénateurs Boisvenu, Dawson, Greene, Housakos, MacDonald, Mercer, Unger et Verner, C.P. (8).

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 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.*)

TÉMOINS :

À titre personnel :

Luc Savard, professeur titulaire, Université de Sherbrooke.

Fort McMurray Airport Authority :

Scott Clements, président et directeur-général.

MM. Savard et Clements font des déclarations et répondent aux questions.

À 10 h 40, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 7 novembre 2012
(36)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans la pièce 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson, président.

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

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 30, 2012, the committee began its consideration of 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.

APPEARING:

The Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

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.

Minister Lebel and Ms. Borges each made opening statements and, together with Mr. Stacey, answered questions.

At 7:43 p.m., the committee suspended.

At 7:47 p.m., the committee resumed.

Ms. McKeen made an opening statement and, together with Ms. Henderson, answered questions.

At 8:09 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 30 octobre 2012, le comité entreprend 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.

COMPARAÎT :

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

TÉMOINS :

Transports Canada :

Helena Borges, sous-ministre adjointe, 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, Unité des voyageurs, Information préalable et programmes.

Le ministre Lebel et Mme Borges font des déclarations puis, avec M. Stacey, répondent aux questions.

À 19 h 43, la séance est suspendue.

À 19 h 47, la séance reprend.

Mme McKeen fait une déclaration puis, avec Mme Henderson, répond aux questions.

À 20 h 9, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation par la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du Comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 6, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:30 a.m., to continue its study of emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

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

[*English*]

This morning we are continuing our study on the Canadian airline industry.

[*Translation*]

Joining us today is Luc Savard, a professor at the University of Sherbrooke.

[*English*]

Also joining us today is Mr. Scott Clements, President and Chief Executive Officer of the Fort McMurray Airport Authority. Gentlemen, thank you for taking the time to speak with us.

Mr. Savard, you have the floor.

[*Translation*]

Luc Savard, Professor, University of Sherbrooke, as an individual: Thank you Mr. Chair. I am here to present an impact analysis study that I conducted with two colleagues.

The study was commissioned by the city of Sherbrooke and the University of Sherbrooke, because there have been some serious concerns since the Sherbrooke airport stopped operating commercial flights. The study included three parts, which I will present to you today.

Part one of the study involved conducting an extensive literature review regarding regional airports and their economic impacts, and identifying the factors that support the development and success of these regional airports.

Part two of our study involved analyzing and looking at regional airports in cities that had characteristics similar to those of Sherbrooke. Therefore, we looked at cities with populations of 125,000 to 375,000 people and with airports that were 150 to 200 km from a major airport.

Part three provided an analysis of the regional economic impacts of the reopening of the regional airport in Sherbrooke.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 6 novembre 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

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

[*Traduction*]

Nous poursuivons ce matin notre étude sur le secteur canadien du transport aérien.

[*Français*]

Nous recevons aujourd'hui M. Luc Savard, professeur à l'Université de Sherbrooke.

[*Traduction*]

M. Scott Clements, président et directeur général de l'Administration aéroportuaire de Fort McMurray. Messieurs, merci de prendre le temps de nous rencontrer.

Monsieur Savard, la parole est à vous.

[*Français*]

Luc Savard, professeur titulaire, Université de Sherbrooke, à titre personnel : Merci, monsieur le président. Je viens vous présenter une étude d'analyse d'impact réalisée par deux de mes collègues et moi-même.

Il s'agit d'un mandat de la Ville de Sherbrooke et de l'Université de Sherbrooke parce qu'il y a des préoccupations importantes depuis que l'aéroport de Sherbrooke a cessé ses activités de vols commerciaux. L'étude se décomposait en trois volets et je vais vous les présenter.

Le premier volet de notre étude consistait à faire une revue de littérature exhaustive des aéroports régionaux et de leur impact économique et à identifier les caractéristiques qui favorisent la réussite et l'essor de ces aéroports régionaux.

Le deuxième volet de notre étude consistait à analyser et à regarder des aéroports régionaux dans des villes ayant des caractéristiques similaires à la ville de Sherbrooke. Donc des villes ayant des populations entre 125 000 et 375 000 personnes et des aéroports à des distances de 150 à 200 kilomètres d'un aéroport majeur.

Le troisième volet consistait à faire une analyse de l'impact économique de la relance de l'aéroport régional de Sherbrooke.

In part one, according to the literature, regional airports play an important role in creating jobs and in stimulating skilled and unskilled jobs in the regions. This is also a factor that can make the region more attractive to foreign investors and help attract private investment to the region. Regional airports also generate induced economic impacts, which are referred to as the facilitating effect. This is generally true for airports but also for most infrastructure.

The addition of infrastructure, such as a regional airport, helps increase the productivity of factors in the different sectors of the economy. Regional airports have a significant impact in terms of complementarity, in particular with certain sectors. The most basic examples are the hotel and restaurant industries, which will benefit from an increase in the number of conferences and more tourism in the region. In general, the transportation sector will also grow at an increased rate with the presence of an airport. The presence of airports is also very beneficial for the manufacturing sector. It helps facilitate exports and imports of input and goods produced, and airports also help facilitate the import of technology.

The presence of an airport stimulates the growth of businesses in the research and development sector, more specifically in regions with universities. The presence of regional airports supports the establishment, retention and expansion of head offices. Studies have shown that this promotes demographic growth. There will be greater demographic growth in a city with an airport compared to similar cities that do not have regional airports.

In this part, we also looked at the very important characteristics of a functioning regional airport. Runway length is very important. In our literature review, we saw that airports that were functioning well had relatively long runways to allow some flexibility in attracting different types of clients. We saw that regional airports that had developed in the past 15 or so years had succeeded in attracting low-cost companies. There are several examples of airports like that in the literature.

It is also important to properly design the terminal to maximize commercial revenues in order to increase the airport's financial flexibility. It is also important to be competitive in terms of cost. If an airport wants to attract clients, both carriers and passengers, it must be competitive. Offering direct flights is one way of doing so. There are regional airports that have problems because they do not have enough regional flights, and passengers often prefer travelling a greater distance to avoid connections. Accessibility is a critical factor in terms of parking and highway access.

Dans le premier volet, il ressort de la littérature que les aéroports régionaux sont un rouage important à la création d'emplois et à la stimulation de création d'emplois qualifiés et non qualifiés dans les régions. C'est aussi une caractéristique qui permet d'augmenter l'attrait de la région pour les investissements étrangers, des investissements privés dans la région. Les aéroports régionaux génèrent aussi des effets, des impacts économiques induits, ce qu'on appelle les effets facilitateurs. En gros, c'est vrai pour les aéroports, mais aussi pour la plupart des infrastructures.

L'ajout d'une infrastructure, comme un aéroport régional, permet d'augmenter la productivité des facteurs dans les différents secteurs de l'économie. Les aéroports régionaux ont un impact important en termes de complémentarité surtout avec certains secteurs. Les exemples les plus simples sont le secteur de l'hôtellerie et celui de la restauration qui vont profiter d'une augmentation de congrès, de plus de tourisme dans la région. En général, le secteur des transports va aussi croître à un rythme supérieur avec la présence d'un aéroport. La présence d'aéroports est aussi très bénéfique pour le secteur manufacturier. Cela facilite les exportations et les importations autant de biens, d'intrants en production, que les biens qui sont produits, mais aussi l'importation de technologie est facilitée par la présence d'un aéroport.

Donc, la présence d'aéroports stimule la croissance des entreprises dans les secteurs de recherche et de développement, plus particulièrement dans les régions où il y a des universités. La présence d'aéroports régionaux favorise la croissance des sièges sociaux ou l'installation de sièges sociaux ou la rétention de sièges sociaux. Des études ont montré que cela favorise la croissance démographique. On aura une croissance démographique plus importante dans une ville où il y a un aéroport que des villes comparables où on n'a pas d'aéroports régionaux.

Dans ce volet d'étude, on a fait aussi ressortir les caractéristiques très importantes du bon fonctionnement d'un aéroport régional. La longueur des pistes d'atterrissage est un aspect très important. Les aéroports, dans la revue de littérature qu'on a faite, qui fonctionnaient bien avaient des pistes relativement longues permettant d'avoir une certaine flexibilité pour attirer différents types de clients. On a vu que les aéroports régionaux qui se sont développés depuis une quinzaine d'années ont réussi à attirer des compagnies à faibles coûts. Il y a plusieurs exemples dans la littérature d'aéroports comme ceux-là.

Il est important aussi de bien concevoir le terminal pour maximiser les revenus commerciaux afin d'avoir une marge de manœuvre pour la rentabilité de l'aéroport. Il est également important d'être concurrentiel en termes de coût. Si on veut attirer la clientèle, qu'il s'agisse de transporteurs ou de passagers, il faut être concurrentiel. Il y a différentes façons de le faire, par exemple l'importance des vols directs. Il y a des aéroports régionaux qui ont des problèmes parce qu'il n'y a pas suffisamment de vols régionaux et souvent les passagers vont préférer faire une distance plus grande pour éviter les transits. L'accessibilité à l'aéroport est un aspect important que ce soit pour les autoroutes et les stationnements.

In the case we were looking at in our literature review, one of Sherbrooke's challenges is its low population density.

In part two of our study we identified five regional airports that had similar characteristics to Sherbrooke. In the beginning, we wanted to use European examples, but we realized that there were too many differences in terms of population density and infrastructure, in particular the fact that rail transportation is much more developed in Europe, which makes it difficult to compare.

We focused on five examples in North America. We analyzed the cities of Roanoke, Virginia; Montgomery, Alabama; Gainesville, Florida; Rochester, Minnesota; and Kingston, Ontario. The two cities most like Sherbrooke in terms of economic structure, population size and distance from a major city would probably be Roanoke and Rochester, Minnesota. What did we get out of these case studies? We compared the economic structure of these cities to see how they compared to the city and region of Sherbrooke. We highlighted the strengths and weaknesses of each airport and analyzed the economic impact studies that have been produced by these airports.

In short, what came out of these impact studies in the cities is that the average economic impact of the airports I mentioned is about \$200 million a year. Obviously, these economic spinoffs are seen after several years of investment and development of an airport. We observed between 1,200 and 15,000 direct and indirect jobs, with a range of 200 to 500 direct jobs. We did not take into account the facilitating effect, such as increased productivity in other economic sectors as a result of the presence of a regional airport. The economic impact may be underestimated.

The other factor we saw in these studies was the importance of air cargo. Two of the airports analyzed, Rochester and Montgomery, based their development on attracting air cargo companies. These companies help generate significant revenues. In addition, when an air cargo company is present, this has an additional positive impact on the manufacturing sector in the region. Runway length is an important criterion. The airport in Kingston has problems, in particular because the runway is relatively short.

Another characteristic we noticed was that it was becoming increasingly difficult for people to get to the Montreal airport from Sherbrooke, because of congestion on the way to the Montreal airport and the cost of this travel.

You have the first look at our results, which we just finished yesterday. These results are not in the document I sent you because we finalized them yesterday.

Dans le cas qui nous intéressait par rapport à la revue de littérature, un des défis pour Sherbrooke est la relativement faible densité de population.

Dans le deuxième volet de notre étude, on a identifié cinq aéroports régionaux avec des caractéristiques similaires à Sherbrooke. Au début, on voulait utiliser des exemples européens, mais on s'est rendu compte qu'il y avait trop de différences en termes de densité de population et d'infrastructure, notamment le transport ferroviaire est beaucoup plus développé en Europe, ce qui rend les comparaisons difficiles.

On s'est concentré sur cinq exemples en Amérique du Nord. On a analysé les villes de Roanoke en Virginie, Montgomery en Alabama, Gainesville en Floride, Rochester au Minnesota et Kingston en Ontario. Les deux villes les plus comparables à Sherbrooke en termes de structure économique, taille de la population et distance d'une grande ville, c'est probablement Roanoke et Rochester au Minnesota. Qu'a-t-on pu retirer de ces études de cas? On a fait une comparaison de la structure économique de ces villes pour voir dans quelle mesure elles étaient comparables avec la ville et la région de Sherbrooke. On a fait ressortir les points forts et les points faibles de chacun des aéroports et on a analysé les études d'impact économique réalisées pour ces aéroports.

Si je peux synthétiser ce qui est ressorti des études d'analyse d'impact faites dans les villes, c'est qu'en moyenne les aéroports que j'ai cités génèrent une activité économique d'environ 200 millions de dollars par année. Il est évident que ces retombées économiques sont réalisées après plusieurs années d'investissement et de développement d'un aéroport. On a observé entre 1 200 emplois et 15 000 emplois directs et indirects avec une fourchette de 200 à 500 emplois directs. On n'a pas pris en compte l'effet facilitant, donc l'amélioration de productivité des autres secteurs de l'économie étant donné la présence d'un aéroport régional. Il est possible qu'il y ait une sous-estimation des impacts économiques.

L'autre caractéristique qui est sortie de ces études est l'importance du fret aérien. Deux des aéroports analysés, Rochester et Montgomery, ont basé leur développement sur le fait d'attirer une compagnie de fret aérien. Ces entreprises permettent de générer des revenus assez importants. En plus, lorsqu'on a la présence d'une compagnie de fret aérien, cela ajoute un effet positif supplémentaire pour le secteur manufacturier présent dans la région. La longueur des pistes est un critère important. L'aéroport de Kingston a des problèmes, entre autres, parce que la piste est relativement faible.

Une des caractéristiques aussi qui est ressortie est qu'il devient de plus en plus difficile de se rendre à l'aéroport de Montréal pour les gens de Sherbrooke étant donné la congestion pour se rendre à l'aéroport de Montréal et les coûts que cela engendre.

Vous avez la primeur de nos résultats qui sont tout frais d'hier. Dans le document que je vous ai envoyé, ces résultats n'apparaissent pas parce qu'on a finalisé les résultats hier.

For Sherbrooke, we had to make some hypotheses, because there are not currently any commercial flights. We did three different scenarios with a different number of passengers. We did simulations with 75,000; 200,000; and 325,000 passengers per year. We also had to make some hypotheses about the structure of jobs there would be, based on the number of passengers in the different cases.

We also made hypotheses on the number of visitors compared to the number of passengers. We had studies on that; it was pretty solid information. For visitor spending, we did not have information for the city of Sherbrooke, so we inferred the figures based on other cities. We made other hypotheses, but I will focus on these results.

In the impact analysis we conducted, we classified the types of impacts as follows: direct economic impacts, essentially tied to the creation of direct jobs at the airport, so the businesses that will operate directly at the airport; indirect jobs, which are the jobs that are generated through businesses that supply the active businesses at the airport. We also calculated the facilitating effect, the complementary effects, based on estimates made as part of another project for Quebec's finance department, which enabled us to make these calculations that had not been made in the other studies we saw in the literature.

In conclusion, this is what we found for our different scenarios. In our most pessimistic scenario, we saw the creation of 374 jobs, direct and indirect, including 150 direct jobs. There are indirect jobs that come from the increased number of tourists; there are also the indirect jobs I mentioned earlier. In terms of economic impact, we are talking about spinoffs of about \$59 million a year — around \$60 million.

In our most optimistic scenario, we would see economic spinoffs of \$218 million a year and 1,625 direct and indirect jobs. So, our optimistic scenario shows economic spinoffs similar to those of the airports we analyzed, for which impact analyses were conducted.

In conclusion, the economic impact possibilities are very positive over the medium and short term for the reopening of the airport in Sherbrooke, with, as I said, spinoffs between \$59 million and \$218 million a year. On the other hand, we need criteria for success in order to ensure that the project provides social benefits: accessibility, runway length, diversity of airport revenues.

We must also be aware that the economic spinoffs do not come during the initial years after the reopening. In general, it takes a few years to see all of the economic spinoffs I mentioned.

The Chair: Thank you. Your presentation will certainly generate a lot of questions.

Pour Sherbrooke, on a dû faire certaines hypothèses parce qu'il n'y a pas de vol commerciaux en ce moment; on a fait trois différents scénarios avec un différent nombre de passagers. Notamment, on a fait des simulations avec 75 000, 200 000 et 325 000 passagers par an. On a dû faire des hypothèses aussi sur la structure d'emplois qu'on aurait étant donné le nombre de passagers des différents cas.

On a aussi fait des hypothèses sur le nombre de visiteurs par rapport au nombre de passagers. On avait des études là-dessus, c'étaient des informations assez solides. Pour les dépenses par visiteurs, on n'avait pas les informations pour la ville de Sherbrooke, donc on les a inférées par rapport à d'autres villes. On a fait d'autres hypothèses encore, mais je passerai dessus pour me concentrer sur les résultats.

Dans l'analyse d'impact qu'on a réalisée, on a décomposé les types d'impacts comme suit : les impacts économiques directs, essentiellement liés à la création d'emplois directs à l'aéroport, donc les entreprises qui vont opérer directement à l'aéroport; ensuite, il y a les emplois indirects, des emplois qui sont générés à travers les entreprises qui fournissent des intrants aux entreprises actives à l'aéroport. On a aussi calculé les effets facilitant, les effets complémentaires, à partir d'estimations faites dans le cadre d'un autre projet pour le ministère des Finances du Québec, ce qui nous a permis de faire ces calculs qui n'avaient pas été réalisés dans les autres études qu'on a vues dans la littérature.

En conclusion, voici ce qu'on obtient pour nos différents scénarios. Dans notre scénario le plus pessimiste, on voit la création de 374 emplois, directs et indirects, dont 150 emplois directs. Il y a des emplois indirects qui viennent de l'augmentation du nombre de touristes; il y a aussi les emplois indirects que j'ai mentionnés tout à l'heure. En termes d'impact économique, on parle de retombées d'environ 59 millions de dollars — autour de 60 millions de dollars.

Pour notre scénario le plus optimiste, on obtient des retombées économiques de 218 millions de dollars par année, et 1 625 emplois directs et indirects. Donc, notre scénario optimiste nous donne des retombées économiques, ce qui ressemble aux aéroports qu'on a analysés, pour lesquels des analyses d'impact ont été réalisées.

En conclusion, les perspectives d'impact économique sont très positives pour le moyen et le long terme pour la relance de l'aéroport de Sherbrooke, avec, comme je l'ai dit, des retombées entre 59 et 218 millions de dollars par année. En revanche, des critères de réussite doivent être mis en œuvre pour s'assurer d'avoir une rentabilité sociale pour le projet : accessibilité, longueur des pistes, diversité des revenus de l'aéroport.

Il faut aussi être conscient que les retombées économiques ne viennent pas après les premières années de la relance. En général, cela prend un certain nombre d'années pour avoir la totalité des retombées économiques dont j'ai parlé ici.

Le président : Merci. Votre présentation va sûrement faire l'objet de beaucoup de questions.

[English]

Mr. Clements, welcome back to our committee. You are wearing your Fort McMurray hat this time, so we will be happy to hear about the effects of airline policy on small- and medium-sized airports.

Scott Clements, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority: Honourable senators, thank you very much for having me back. I would like to begin by explaining this rather scruffy-looking upper lip I have. I am in day six of the movement called Movember, which is a worldwide “growing” movement that raises funds to support male cancers. This is the first mustache I have ever had. It feels pretty bad, but I have my first donations.

The Chair: After 40 years, you get used to it.

Mr. Clements: I will read the 10 minutes or so of testimony and I look forward very much to exploring the points that I will be making.

I would like to thank you for accepting my request to provide testimony for the second time in only a few short months. I do believe that the work you are doing as part of this extensive study of the Canadian air sector is timely and important, and I very much appreciate your positive interest in our industry.

As you may recall, I have been in the aviation and airports industry for 52 years now and have learned a lot over that long period. Just as my last appearance before you, while my remarks today will be from my current perspective as president and CEO of Canada’s fastest growing and currently the nation’s fifteenth busy airport, in Fort McMurray, you will see from my background that I have the experience that would permit questions on the broader state of air transportation business in Canada.

I understand that your prime focus this time is on regional and northern airports. I would say that I did fly fairly extensively in the Far North during my military days and know how important that transportation infrastructure is to Canada for sovereignty, for defence and for business. Thank you for recognizing the need to bring some particular focus to the special issues and needs facing northern airports in Canada and communities served by them.

Further, I also appreciate your desire to hear from regional airports as well, and this will be my focus in this appearance, much as it was during our previous interaction.

I do believe that the regional airport tier in Canada has not been given sufficient recognition for the important role its members, including the Fort McMurray airport, play in the nation’s overall airport system.

[Traduction]

Monsieur Clements, bienvenue à nouveau parmi nous. Vous représentez Fort McMurray cette fois-ci; nous serons donc heureux d’entendre ce que vous avez à dire au sujet des effets de la politique concernant le transport aérien sur les petits et moyens aéroports.

Scott Clements, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray : Honorables sénateurs, merci de m’accueillir de nouveau. J’aimerais tout d’abord expliquer pourquoi j’ai la lèvre supérieure quelque peu hirsute. J’en suis au sixième jour de « Movember », un mouvement mondial qui vise à recueillir des fonds pour la lutte contre les cancers masculins. C’est la première fois de ma vie que je me laisse pousser la moustache. Ça me fait tout bizarre, mais j’ai tout de même obtenu mes premiers dons.

Le président : Après 40 ans, on s’habitue.

M. Clements : Je vais lire mon témoignage pendant une dizaine de minutes, puis j’espère avoir le plaisir de discuter avec vous des points que j’aurai soulevés.

Je vous remercie de me donner l’occasion de venir témoigner devant vous pour la deuxième fois en quelques mois seulement. J’estime que le travail que vous accomplissez dans le cadre de cette étude approfondie du secteur aérien canadien est très opportun et très important; je suis reconnaissant de l’intérêt que vous portez à notre secteur.

Vous vous souvenez sans doute que je suis dans le domaine du transport aérien et de l’aéroportuaire depuis 52 ans; j’ai donc beaucoup appris au fil du temps. Comme la dernière fois, les remarques que je vous adresse aujourd’hui reflètent mon point de vue comme président et directeur général de l’aéroport qui connaît la croissance la plus rapide au Canada et qui se classe au quinzième rang sur le plan de l’achalandage national — soit l’aéroport de Fort McMurray. Vous constaterez, en raison de mes antécédents, que l’expérience acquise me permet de poser des questions sur l’état général des activités relatives au transport aérien au Canada.

On m’a indiqué que, dans la présente série de discussions, vous examinez principalement la situation des aéroports éloignés et nordiques. J’ai beaucoup voyagé dans le Grand Nord lorsque j’étais militaire et je suis conscient de l’importance de ces infrastructures de transport pour la souveraineté, la défense et l’économie du Canada. Merci d’avoir reconnu la nécessité de mettre en lumière les problèmes et les besoins spéciaux des aéroports nordiques et des communautés desservies par ces aéroports.

De plus, je suis heureux que vous donniez la parole aux représentants des aéroports régionaux, qui seront le point de mire de mon intervention aujourd’hui, tout comme lors de notre échange précédent.

Je suis d’avis qu’il y a une méconnaissance du rôle important joué par l’échelon des aéroports régionaux — y compris l’Administration aéroportuaire de Fort McMurray — au sein du système aérien canadien.

Hopefully, without repeating too much of what I brought to you in my last appearance, my remarks will speak to the vital regional networks that serve Canadians by feeding the hubs and the issues that many regional airports face in terms of support and competitiveness. Fort McMurray is a great example and there are many broader conclusions that may be drawn from looking at our region in Wood Buffalo, Alberta.

During these brief opening remarks, I will make comments related to four categories: governance and the airports system; funding of regional and smaller airports; the principal recommendations of a recent air transportation study in the Alberta oil sands region; and the special case of the Fort McMurray airport.

First, governance and the airports system: I talked about this before and I do not want to repeat a lot of the detail because it is a matter of record, but you will recall that I did recommend that the so-called National Airports System in Canada be redefined from its use as a construct for land management for the 26 leased airports in the system. In the redefinition, there should be clear parameters defined in the national system, including parameters for membership in a tiered system; obligations for both regulator and airports well defined; and benefits of memberships outlined.

The National Airports System thus defined would be a dynamic one and would have the ability to accommodate changes over time, changes such as have happened in Abbotsford, Fort McMurray and the city centre airport in Toronto, where tremendous growth in a short time frame has dramatically changed the nature and, indeed, the national importance of those airports.

As I mentioned the last time, Fort McMurray's airport is a particularly interesting example. Upon transfer from the federal government to the Regional Municipality of Wood Buffalo in 1999, there was in place a relatively new airport terminal designed to accommodate up to 250,000 passengers per year back when the flow of traffic in 1999 was 102,000. Since transfer, as you are well aware, there has been a dramatic increase in investment and activity in the Alberta oil sands, leading to great wealth generation for Albertans and Canadians. Largely as a result, the current flow through the airport is now 852,000 per year, an increase of over 830 per cent. Obviously, the current terminal and airport facilities are grossly overwhelmed, and the growth continues. In the first eight months of traffic flow this year, we are up a nation-leading 15 per cent.

In summarizing this point on governance, I put it to you that there should be an easy way to allow airports managed with a municipal governance model to convert to the airport authorities model with immediate clarity on equivalent and fair treatment in relation to other airports in a redefined National Airports System,

Alors, en espérant ne pas trop répéter les points avancés lors de mon premier témoignage, je vais axer mes remarques sur les réseaux régionaux essentiels qui desservent les Canadiens en alimentant les plaques tournantes, ainsi que sur les difficultés auxquelles doivent faire face de nombreux aéroports régionaux sur les plans du soutien et de la compétitivité. Fort McMurray est un excellent exemple et il est possible de tirer de nombreuses conclusions d'application générale en examinant notre région à Wood Buffalo, en Alberta.

Durant cette brève allocution, je formulerai des remarques regroupées sous quatre rubriques : la gouvernance et le réseau des aéroports; le financement des aéroports régionaux et de petite taille; les principales recommandations d'une récente étude du transport aérien dans la région des sables bitumineux de l'Alberta; la situation particulière de l'aéroport de Fort McMurray.

J'aborderai d'abord la question de la gouvernance et du réseau des aéroports. Je ne reprendrai pas en détail ce que j'ai déjà dit à ce sujet lors de ma première intervention. Toutefois, je vous rappelle avoir recommandé la redéfinition du soi-disant Réseau national des aéroports, un concept servant à la gestion foncière des 26 aéroports loués faisant partie du système. Dans le cadre de cette redéfinition, il devrait y avoir des paramètres clairs pour l'établissement du réseau national, notamment des paramètres pour la participation à un réseau à échelons multiples, la définition des obligations des aéroports et de l'organisme de réglementation, et un exposé des avantages de la participation.

Le Réseau national des aéroports ainsi défini serait un réseau dynamique en mesure de s'adapter aux changements avec le temps, des changements tels que ceux survenus à Abbotsford, à Fort McMurray et à l'Aéroport du centre-ville de Toronto, où une croissance fulgurante sur une courte période a changé radicalement la nature de ces aéroports et leur importance à l'échelle nationale.

Ainsi que je l'ai signalé la dernière fois, l'aéroport de Fort McMurray est un exemple particulièrement intéressant. Au moment de son transfert du gouvernement fédéral à la municipalité régionale de Wood Buffalo, en 1999, il y avait une aérogare relativement nouvelle, conçue pour accueillir jusqu'à 250 000 passagers par année. À cette époque, l'achalandage se situait à quelque 102 000. Depuis ce transfert, comme vous le savez, l'investissement dans les sables bitumineux et les activités qui s'y rapportent ont connu une forte augmentation, ce qui a contribué à enrichir les Albertains et les Canadiens. L'achalandage de cet aéroport est actuellement de 852 000 passagers par année, une augmentation de plus de 830 p. 100. Manifestement, les infrastructures aéroportuaires actuelles, y compris l'aérogare, sont nettement dépassées, et la croissance continue. Dans les neuf premiers mois de 2012, notre aéroport a connu la croissance la plus élevée au pays, soit une croissance de plus de 15 p. 100.

Pour résumer la question de la gouvernance, je vous dirai simplement qu'il devrait y avoir un moyen facile de permettre aux aéroports qui pratiquent un modèle de gouvernance municipal d'emprunter la formule de l'administration aéroportuaire, ce qui entraînerait une clarification immédiate du traitement égal et

including treatment in regard to federal taxation and access to other critical services. I also suggest it would be timely to restate the parameters of the National Airports System to allow for inclusion of airports on the basis of traffic volumes and service offerings.

In the case of Fort McMurray, we should be seen as having the status, trappings and obligations of the fifteenth busiest airport in the country.

My second issue relates to funding of regional and smaller airports. I accept that the airport authority model has, under normal circumstances and with the right things in place on transfer, all the tools it needs to be a going concern. In reality, these conditions vary dramatically from one airport to another.

You are aware that several exceptions have been made to the original concept of financial autonomy to accommodate growth and economic development situations in some communities by the granting of federal dollars for specific projects. For example, there has been special and material federal help for Quebec City, Halifax, Whitehorse and Prince George, amongst others. What I am emphasizing again, similar to my last appearance before your committee, is that this form of assistance should be put into an expanded, formal program, with long-term planning horizon and eligibility criteria that would allow more deserving regional airports to participate.

The help for special projects has been in addition to the Airports Capital Assistance Program, or ACAP, which has funded 678 projects at 171 airports, for a total of \$556 million over its 17 years of existence. While very helpful, the \$38 million per year ceiling nationally and low threshold for airport eligibility leave many airports without funding for critical projects. With the significant rent payments flowing into the federal purse from the larger airports, it would be in the public interest to materially increase ACAP funding so that the overall transportation system would benefit from the resource inputs from the industry. ACAP parameters are simply too restrictive in many ways. Airports that are too small or too large are not eligible. The qualifying projects are very restrictive, and the red tape is extensive.

I believe the real issue here is that airports are not looked at, as Professor Savard has just pointed out, as the broadly based economic generators that they indeed are. For instance, the ACAP funding would be regarded by many as a government subsidy rather than as a valuable investment in infrastructure. Significant public investments are made in every other mode of transportation, including roadways, railways and ports, and for the right reasons. We just ask that our national airport infrastructure, particularly the regional tier, be considered in a similar vein as other transportation modes.

équitable par rapport aux autres aéroports du Réseau national des aéroports, y compris en ce qui concerne la fiscalité fédérale et l'accès aux services essentiels. Je crois également qu'il serait opportun de reformuler les paramètres du Réseau national des aéroports pour permettre l'inclusion d'aéroports en fonction de l'achalandage et des offres de service.

Pour ce qui est de l'aéroport de Fort McMurray, il devrait être reconnu comme ayant le statut, les attributs et les obligations du 15^e aéroport du pays sur le plan de l'achalandage.

Ma deuxième question concerne le financement des aéroports régionaux et de petite taille. Je reconnais que la formule de l'administration aéroportuaire possède, dans des circonstances normales et en procédant au transfert de la bonne façon, tous les outils nécessaires à une entreprise pérenne. Mais en réalité, ces conditions varient énormément d'un aéroport à l'autre.

Vous savez que plusieurs exceptions ont été apportées à la notion d'autonomie financière, dans le but de favoriser la croissance et le développement économiques de certaines collectivités, en accordant des subventions fédérales à des projets particuliers. Par exemple, le gouvernement fédéral a accordé une aide matérielle aux villes de Québec, Halifax, Whitehorse et Prince George, entre autres. Ce que je souligne encore une fois, comme lors de ma dernière intervention devant votre comité, c'est que cette forme d'aide devrait être intégrée dans un programme officiel élargi, doté d'une planification à long terme et de critères d'admissibilité, qui permettrait à d'autres aéroports régionaux qui le méritent d'y avoir accès.

L'aide aux projets spéciaux s'ajoute au Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, ou PAIA, qui, au cours de ses 17 années d'existence, a financé 678 projets répartis dans 171 aéroports pour un total de 556 millions de dollars. Malgré la grande utilité du programme, le plafond de 38 millions de dollars par année et les critères d'admissibilité privent de nombreux aéroports de fonds pour des projets critiques. Compte tenu des loyers importants versés au Trésor fédéral par les grands aéroports, il serait dans l'intérêt public d'augmenter considérablement le financement du PAIA afin que l'ensemble du réseau de transport aérien bénéficie des apports en ressources provenant de l'industrie. Les paramètres du PAIA sont tout simplement trop restrictifs : les aéroports sont trop petits ou trop grands, les projets approuvés sont très restrictifs, et les exigences bureaucratiques sont nombreuses.

À mon avis, le véritable problème ici est que les aéroports ne sont pas perçus comme étant les moteurs économiques qu'ils sont en fait. Par exemple, de nombreux observateurs verraient le financement du PAIA comme étant une subvention gouvernementale au lieu d'un investissement important en matière d'infrastructure. Des investissements publics considérables sont effectués dans tous les autres modes de transport, y compris les routes, les chemins de fer et les ports, et ce, pour les bonnes raisons. Nous demandons seulement que notre infrastructure nationale d'aéroports, et l'échelon régional en particulier, soit traitée d'une manière similaire aux autres modes de transport.

Indeed, the federal government has an opportunity in front of it to recognize the importance of airports — the next part of the federal infrastructure funding being formulated for possible implementation in 2014, formally called the Building Canada Fund. I was part of a group to brief Minister Fletcher, in his roundtable, during a hearing in Edmonton in July. I made this point to him and to the many other decision makers from Alberta in the room. In the first round of the Building Canada plan, airports were excluded from consideration for funding in Alberta. This should definitely not be the case in the next round for a broad range of economic justifications.

You may recall that in my previous appearance I referred to a Government of Alberta study being done on air transportation, focused on the very special and perhaps even unique situation in the Alberta oil sands. This study is now complete and its recommendations are under consideration for implementation by several stakeholders. You will recall that I said that effective air transportation has become vital to the success of oil sands development but that it has developed in a somewhat ad hoc and, therefore, somewhat worrisome manner. In fact, there are 47 airports in our region of varying size and importance, this in a region where air transportation is largely in uncontrolled air space, using primarily private, uncertified airports and procedural processes to separate traffic. This study has discovered that the combined passenger traffic in and out of these airports would, as a system, be the ninth busiest in Canada, at over 1.5 million passengers per year and 100,000 aircraft movements annually. The good news is that the study has brought to light many issues that can and will be addressed to improve the safety and efficiency of air transportation.

The main recommendations are: first, that a regional advisory group be formed to act as a consultative body to coordinate and circulate information between airport operators, users, providers of aviation services and regulators; second, that there be greater co-use of private airstrips that allow use by multiple oil sands companies; third, that the provincial and federal governments should consider increasing the scale and scope of financial support to public and community airports in the region; and, fourth, that a formal review of the air medical evacuation service in the region should be conducted. The report also provides recommendations in relation to Transport Canada, NAV CANADA, the Department of National Defence and Alberta's Ministry of Environment and Sustainable Resource Development, recommendations that will lead to much improved communications, cooperation, safety and efficiency.

The study has referred to a program called the Comprehensive Regional Infrastructure Sustainability Plan for the region, or CRISP for short, a provincially approved, 35-year framework for transportation infrastructure development that will, in phases, be

En fait, le gouvernement fédéral aura bientôt l'occasion de reconnaître l'importance des aéroports : on est à élaborer la prochaine tranche de fonds fédéraux destinés à l'infrastructure en vue de sa mise en œuvre en 2014, après l'expiration du Fonds Chantiers Canada. Je faisais partie du groupe qui a parlé au ministre Fletcher dans le cadre de sa table ronde à Edmonton en juillet et j'ai fait valoir ce point au ministre et aux nombreux autres décideurs de l'Alberta dans la salle. Au cours de la première ronde du plan Chantiers Canada, les aéroports n'étaient pas admissibles au financement en Alberta. Pour diverses raisons liées au développement économique, une telle exclusion ne devrait pas être répétée lors de la deuxième ronde.

Vous vous souviendrez que, dans mon intervention précédente, j'ai fait mention d'une étude du gouvernement de l'Alberta sur le transport aérien qui mettait l'accent sur la situation particulière et peut-être même unique de la région des sables bitumineux. Cette étude est maintenant achevée et plusieurs intervenants examinent ses recommandations en vue de leur mise en œuvre. Je vous ai déjà signalé qu'un service de transport aérien efficace est maintenant vital au succès du développement des sables bitumineux, mais que ce développement s'était fait de façon un peu improvisée, si bien qu'il suscitait des préoccupations. En fait, notre région compte 47 aéroports dont la taille et l'importance varient, et cela dans une région où le transport aérien n'est pas contrôlé, les aéroports privés ne sont pas certifiés et la séparation du trafic aérien se fait au moyen des procédures de vol. Les auteurs de cette étude ont constaté que le trafic de passagers dans ces aéroports, une fois réuni, placerait cet aéroport au neuvième rang au Canada, avec plus de 1,5 million de passagers et plus de 100 000 déplacements d'avion par année. La bonne nouvelle est que l'étude a mis en lumière de nombreuses questions qui permettront d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien.

Voici les principales recommandations de l'étude : premièrement, la création d'un groupe consultatif régional sur l'aviation, chargé de coordonner et de diffuser l'information entre les exploitants d'aéroport, les utilisateurs, les fournisseurs de services aéronautiques et les organismes de réglementation; deuxièmement, la co-utilisation accrue des pistes privées, c'est-à-dire leur utilisation par multiples entreprises liées à l'exploitation des sables bitumineux; troisièmement, les gouvernements provincial et fédéral devraient envisager d'accroître et d'élargir le soutien financier accordé aux aéroports publics régionaux et communautaires dans la région; quatrièmement, il faudrait réaliser un examen officiel du service d'évacuation sanitaire aérien dans la région. Le rapport formule également des recommandations visant Transports Canada, NAV Canada, le ministère de la Défense nationale et le ministère de l'Environnement et du Développement durable des ressources de l'Alberta, recommandations qui mèneront à une nette amélioration des communications, de la coopération, de la sécurité et de l'efficacité.

L'étude fait renvoi à un programme d'infrastructure intitulé le Comprehensive Regional Infrastructure Sustainability Plan for the Region, ou CRISP, un cadre provincial pour le développement des infrastructures de transport qui s'étend sur 35 ans et dont la mise en

put in place to assist in fuelling and maximizing the generation of wealth for Canadians coming from the oil sands. This CRISP framework includes an air transportation component and is an excellent strategic vehicle for the federal government to participate in ensuring that the oil sands continue to deliver — on time and on target — a multitude of benefits to Canadians.

Here are a couple of issues specific to our airport authority at Fort McMurray. You may recall, in my last appearance, my concern that gaining international service capability at an airport like ours is very difficult. While this has been very true over the last couple of years, I am very pleased to report that, after all of this effort, we will have our first international flight leave for Mexico in December of this year, with weekly seasonal service to Puerto Vallarta. There is a high probability of new services being announced very soon for spring start-ups. That is the good news.

The continuing challenge for us at the airport authority and in the region is that we continue to require financial support to build the air terminal and related facilities required by the special circumstances at Fort McMurray. Requests have been made to all three levels of government. With the incredible growth at our airport, the amount of money to complete the full project is beyond the means of the airport authority. This has been acknowledged by the regional municipality with a public grant of just under 10 per cent of the overall \$258 million cost of the project. We are actively engaged with both the provincial government and the federal government for similar support in making the Fort McMurray airport strategically what it needs to be to the critical growth of the wealth-generating activities and businesses in the oil sands region. I have left your staff with the updated copy of our project overview as part of the record.

In conclusion, honourable senators, I would summarize with similar words to my last appearance by saying that we should indeed have a true National Airports System, properly defined, one that would include a regional tier network whose importance to the overall system would be recognized in policies that promote the economic benefits that come from a robust and vibrant feeder network for our principal hubs in Canada. We should also recognize the special transportation needs of the oil sands region and how supporting and addressing those needs will only help to facilitate the production and export of Alberta oil sands products, an issue not just of regional but also of national relevance and importance.

The Chair: Thank you, Mr. Clements. As you know from our first report, we agree that the industry should be seen as something we should invest in and not as a source of revenue. The question now is, what about the other levels of government?

œuvre progressive aidera à alimenter et à maximiser la génération de la richesse tirée des sables bitumineux. Le cadre du CRISP comporte un volet pour le transport aérien et pourrait être pour le gouvernement fédéral un excellent véhicule stratégique pour contribuer au maintien des sables bitumineux comme source d'une multitude d'avantages pour les Canadiens dans les délais prescrits.

Voici maintenant quelques enjeux ayant trait spécifiquement à l'Administration aéroportuaire de Fort McMurray. Lors de ma dernière comparution, je vous ai indiqué qu'il est très difficile de se doter d'un service international dans un aéroport comme le nôtre. Bien que cela se soit révélé vrai, je suis très heureux de vous signaler que, après quelques années d'efforts, notre premier vol international à destination du Mexique aura lieu en décembre 2012 : il y aura un service saisonnier hebdomadaire à Puerto Vallarta. Et il est fort probable que nous annoncerons bientôt de nouveaux services, dont le lancement se fera au printemps. Ce sont de bonnes nouvelles.

Le défi constant pour nous est que nous continuons d'avoir besoin d'un soutien financier pour construire le terminal aérien et les installations connexes rendus nécessaires par des circonstances spéciales à Fort McMurray. Nous avons soumis des demandes aux trois ordres de gouvernement. Compte tenu de l'incroyable croissance de notre aéroport, l'administration aéroportuaire n'a pas les moyens financiers requis pour mener à bien le projet. La municipalité régionale l'a reconnu et nous a accordé une subvention qui correspond à un peu moins de 10 p. 100 du coût total du projet, qui s'élève à 258 millions de dollars. Nous avons amorcé des discussions avec les gouvernements provincial et fédéral en vue d'obtenir un soutien similaire, afin que l'aéroport de Fort McMurray soit stratégiquement ce qu'il doit être pour appuyer la croissance vitale des activités et des entreprises génératrices de richesse dans la région des sables bitumineux. J'ai remis à votre personnel une copie à jour de notre résumé de projet, pour vos dossiers.

En conclusion, honorables sénateurs, je résumerai ma pensée un peu comme lors de mon intervention précédente, en affirmant qu'il nous faut assurément un véritable Réseau national des aéroports, correctement défini, comprenant un réseau régional dont l'importance serait reconnue par des politiques qui favorisent les avantages économiques qui découlent d'un réseau d'apport dynamique et vigoureux des principales plaques tournantes au Canada. Il faut également que nous reconnaissions les besoins spéciaux en matière de transports de la région des sables bitumineux, et que nous comprenions qu'en comblant ces besoins, nous faciliterons la production et l'exportation des produits issus des sables bitumineux, un enjeu dont l'importance n'est pas seulement régionale, mais aussi nationale.

Le président : Merci, monsieur Clements. Comme vous l'avez lu dans notre premier rapport, nous convenons que le transport aérien devrait être perçu comme un secteur dans lequel investir, et non comme une source de revenus. Il convient maintenant de se demander ce qu'il en est des autres ordres de gouvernement.

If we believe that we should be supporting both projects, whether it is Sherbrooke or Fort McMurray, or regional airports in general, how should that investment in the airline industry be shared between the federal government, the provinces and the regional financial authorities?

Mr. Clements: The ACAP system, of course, has been in place for some time, at \$38 million per year. It has been very useful. It has generated a lot of fine infrastructure as investments. Quite frankly, it is very deficient in its breadth of consideration and excludes too many airports that just do not qualify. The first place I would go would be to re-examine the Airports Capital Assistance Program, broaden its application and increase the amount of funding.

[Translation]

Mr. Savard: That is a good question. In the study we did, we did not go as far as breaking down the benefits for each level of government. On the other hand, based on my experience in economic modelling, I can say with certainty that the three levels — and I would even add the regional level — have an interest in ensuring that a regional airport is run properly.

That said, the investment costs must be shared. Now, it is difficult to specify the specific amount of the contribution to come from each level of government, but I will say that each level must contribute. I know that, in the case of the Sherbrooke airport, the city has already committed to investing in the repair and renovation. The city has submitted its applications to the provincial government. The current government has already indicated its interest in supporting the city's expansion plan, and I think it would certainly be justified for the costs to be shared — not exactly balanced, perhaps — but for there to be a contribution from the different levels that benefit from the economic development associated with the reopening or the development of a regional airport.

Senator Verner: A question was already asked about how you would have the costs shared among the different levels of government. I will word my question differently, and I am asking Mr. Savard, but Mr. Clements may also have some ideas about this.

Have you looked at the differences between the investment programs of the Canadian government and those of the U.S. federal government regarding regional airports?

Mr. Savard: Honestly, no, we have not looked at that aspect of the issue. In the studies we had, we had information on the amounts invested in the different airports but not on the origin of this money, unfortunately. So we did not look at whether there was a difference between Canada and the United States in terms of the source of funding for investments in airports. Unfortunately I do not have that information.

Si nous croyons qu'il faut appuyer les deux projets — celui de Sherbrooke et celui de Fort McMurray, ou les aéroports régionaux en général —, comment l'investissement dans le secteur aérien devrait-il être réparti entre le gouvernement fédéral, les provinces et les autorités de financement régionales?

M. Clements : Il y a le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, bien sûr, qui existe depuis un certain temps et qui peut contribuer 38 millions de dollars par année. Ce programme a été très utile et a permis de financer d'excellentes infrastructures. Toutefois, il faut avouer qu'il est beaucoup trop restrictif et qu'il exclut trop d'aéroports. Ma première suggestion serait donc de revoir ce programme, d'en élargir les critères d'admissibilité et d'en augmenter le plafond de financement.

[Français]

M. Savard : La question est très bonne. Dans l'étude qu'on a faite, on n'est pas allé jusqu'à décomposer les bénéfices de chaque ordre de gouvernement. En revanche, avec l'expérience que j'ai dans la modélisation économique, je peux dire avec certitude que les trois paliers — et on pourrait même en ajouter au niveau régional — ont des intérêts à ce qu'un aéroport régional fonctionne bien.

Ceci étant dit, il faut que les coûts d'investissement soient partagés. Maintenant, pour spécifier la part précise de la contribution de chaque palier de gouvernement c'est un peu difficile, mais disons que chaque palier devrait contribuer. Je sais que, dans le cas de l'aéroport de Sherbrooke, la ville a déjà pris des engagements pour investir dans la réfection et la rénovation. Des demandes sont déposées au niveau du gouvernement provincial. Le gouvernement en place a déjà signifié son intérêt pour soutenir la ville dans le projet d'expansion, et je pense que ce serait certainement justifié d'avoir un partage, peut-être pas exactement équilibré, mais qu'il y ait une contribution des différents paliers qui profitent du développement économique associé à la relance ou au développement d'un aéroport régional.

Le sénateur Verner : Une question a déjà été posée pour vous demander comment vous voyez le partage des coûts entre les différents ordres de gouvernement. Je vous poserai ma question de façon différente, et je m'adresse à M. Savard mais M. Clements a possiblement lui aussi quelques idées là-dessus.

Avez-vous examiné les différences entre les programmes d'investissement du gouvernement canadien et ceux du gouvernement fédéral américain à l'égard des aéroports régionaux?

M. Savard : Honnêtement, non, on n'a pas fait d'investigation sur cette partie du dossier. Dans les études que nous avons, on avait l'information sur les montants investis dans les différents aéroports mais pas sur l'origine de ces montants, malheureusement. Donc on n'a pas fait cette analyse pour voir si, au Canada et aux États-Unis, il y avait une différence dans la source de financement des investissements qui sont faits dans les aéroports. Malheureusement, je n'ai pas cette information.

[English]

Senator Verner: Mr. Clements, do you have some ideas on that?

Mr. Clements: As you are probably well aware, there is a big difference in the approach of the governments in the two countries. Indeed, the United States has a long record of recognizing the importance of investment in the aviation infrastructure in their country. The result of that long-term policy has been a significant difference, particularly near the border, in competitiveness between Canadian airports near the border and American airports near the border. You have heard about the 6 million or so passengers that drive across the border and take flights from nearby airports in the U.S. That is a fact. It is an issue that is well-known and, hopefully, will be addressed in the near term.

Senator Verner: We are talking about major differences in investments, even for regional airports?

Mr. Clements: Yes, and some would call that subsidies. I do not call it subsidies; it is an investment.

Senator Verner: Yes; that is what I said. We agree on that.

Mr. Clements: Yes, I think I am talking to the converted in this room.

[Translation]

Senator Verner: Mr. Savard, I would like to get back to your study. First of all, of the five airports you studied, only one was in Canada: the Kingston airport. Do you know whether the federal government invested in that airport?

Mr. Savard: That is a good question. I do not have the answer. It is clear that, in the cities we analyzed, the four American airports were functioning very well, with steady growth, while the Kingston airport was struggling a lot more. In the report we offered some explanations, particularly that this airport loses a lot of passenger traffic, which means that passengers could travel through Kingston, but will instead go through Ottawa, Toronto and Montreal. Kingston is at a disadvantage compared to other regions and it loses much more passenger traffic compared to what we see at other regional airports. There is also the issue of the runway. As for the origin of the funding, once again, I do not have that information for Kingston.

Senator Verner: You mentioned the loss of passenger traffic, and that brings me to my last question. In the study you did for an airport in Sherbrooke, you mentioned that travelling through Montreal was becoming increasingly difficult for several reasons, such as traffic and so on. In your study did you also take into account the loss of passengers who would go to Plattsburgh or Burlington?

[Traduction]

Le sénateur Verner : Monsieur Clements, avez-vous quelque chose à dire à ce sujet?

M. Clements : Comme vous le savez sans doute, les gouvernements des deux pays ont une approche très différente. C'est un fait que les États-Unis reconnaissent depuis longtemps l'importance d'investir dans leur infrastructure aérienne. Cette politique à long terme entraîne une différence significative en matière de compétitivité entre les aéroports canadiens et les aéroports américains situés près de la frontière. Vous avez entendu parler des quelque 6 millions de passagers qui franchissent la frontière en voiture pour prendre l'avion depuis des aéroports américains avoisinants. C'est un fait. C'est un problème bien connu sur lequel on se penchera, avec un peu de chance, dans un avenir rapproché.

Le sénateur Verner : On parle d'une grande différence quant à la taille des investissements. Est-ce le cas même pour les aéroports régionaux?

M. Clements : Oui et certains diraient qu'il s'agit de subventions. Selon moi, ce ne sont pas des subventions, ce sont des investissements.

Le sénateur Verner : C'est effectivement ce que j'ai dit. Nous nous entendons là-dessus.

M. Clements : En effet, je pense que je m'adresse ici à des gens qui sont déjà convaincus.

[Français]

Le sénateur Verner : Monsieur Savard, j'aimerais revenir à votre étude. Tout d'abord, sur les cinq aéroports que vous avez étudiés, un seul est au Canada. Il est à Kingston. Savez-vous si le gouvernement fédéral a fait des investissements dans cet aéroport?

M. Savard : C'est une bonne question. Je n'ai pas la réponse à cette question. Il est clair que, dans les villes qu'on a analysées, les quatre aéroports américains fonctionnaient très bien, avaient un rythme de croissance, alors que l'aéroport de Kingston avait beaucoup plus de difficultés. Dans le rapport, on évoque certaines explications; notamment c'est un aéroport qui a beaucoup de fuites — les fuites, ce sont les passagers qui pourraient transiter par Kingston, mais vont passer par Ottawa, Toronto et Montréal. Kingston se retrouve dans une position désavantageuse par rapport à d'autres régions et il y a un taux de fuite très élevé par rapport à ce qu'on observe dans d'autres aéroports régionaux. Il y avait aussi la question de la piste. Pour ce qui est de l'origine des financements, encore une fois, pour Kingston, je n'ai pas cette information.

Le sénateur Verner : Vous parlez de fuite et cela m'amène à ma dernière question. Dans l'étude que vous avez faite pour un aéroport à Sherbrooke, vous avez mentionné que le détour — ou la fuite — vers Montréal devenait de plus en plus difficile pour diverses raisons, la circulation, et cetera. Avez-vous tenu compte aussi, dans votre étude, d'une fuite de passagers qui iraient à Plattsburgh ou Burlington?

Mr. Savard: The problems I brought up — and we do see this — mean that a lot of people in the region will now fly out of Burlington in particular, because the trip to Plattsburgh is much longer. Right now, other consultants in Sherbrooke have been commissioned. Some are studying the profitability of the airport, but others were analyzing the specific cases of Burlington and Plattsburgh, which have become alternatives for a lot of people. Even people from Montreal are going to Burlington and Plattsburgh. That is why we did not discuss them in our case study, because another consultant was looking at those issues.

One more thing we want to do is to calculate the cost of the financial losses for the different levels of government. The figure that the mayor gave me was that there are around 100,000 travellers who go through Burlington instead of using the airports in Sherbrooke or Montreal. We can do that; it is the last aspect of the part on the economic impact that we want to look at.

[English]

Senator Greene: I am very interested in your presentation, Mr. Savard, because it attempts to put some hard numbers around the whole concept of airport economic development, which we are lacking at this time. Under your Part 3 analysis of Sherbrooke, you have the multiplying effect of visitors at 1.56 from Tourisme Québec. I assume that is all visitors, not just visitors by air. Is that correct?

Mr. Savard: Yes, that is all visitors. That is a good question. In terms of the expenditure per visitor, the figure we had from Destination Sherbrooke, which is a tourism organization for the region, is \$98 per day. In all the other studies the figures ranged from \$400 to \$450. One reason for that is the nature of the people coming to Sherbrooke. Most of the people are coming from Montreal and do not stay the night. On average, passengers who come by plane stay for a longer period of time. About 60 to 70 per cent stay the night. We adjusted our expenditure per visitor in the midrange between what the American studies showed and the figure of \$400 from a Canadian study.

One of the difficulties of doing the impact analysis for Sherbrooke is that the airport is not functioning. In the other cases the airports are functioning, so we have more data. We had to make some assumptions based on certain hypotheses.

Senator Greene: Were you able to compare your own assumptions with hard data from other airports, or does that exist?

M. Savard : Les problèmes que j'ai évoqués font en sorte, et on le voit, que beaucoup de monde dans la région va maintenant prendre l'avion à Burlington surtout, car pour Plattsburgh le détour est plus grand. Présentement, d'autres mandats ont été donnés à d'autres consultants à Sherbrooke; certains font une étude de rentabilité pour l'aéroport, mais d'autres analysaient les cas particuliers de Burlington et Plattsburgh, qui sont devenus la solution de rechange pour beaucoup de monde. Même à Montréal, des gens se déplacent à Burlington et Plattsburgh. C'est pour cela que, dans notre étude de cas, nous ne les avons pas traités parce qu'un autre consultant traitait de ces dossiers.

Une des extensions que nous voulons faire, c'est calculer les coûts des pertes financières pour les différents paliers de gouvernement. Le chiffre que le maire m'avait avancé était de l'ordre de 100 000 voyageurs qui transitent par Burlington au lieu d'utiliser les aéroports, soit de Sherbrooke, soit de Montréal. On peut le faire, c'est la dernière partie du volet sur l'impact économique qu'on veut faire.

[Traduction]

Le sénateur Greene : Monsieur Savard, votre exposé m'intéresse beaucoup parce qu'il tente de traduire en chiffres la notion de développement économique aéroportuaire, chiffres qui nous font défaut à l'heure actuelle. Dans le troisième volet de votre analyse pour Sherbrooke, Tourisme Québec vous a fourni un effet multiplicateur des visiteurs de 1,56. Je suppose que cela comprend tous les visiteurs et pas seulement ceux qui utilisent le transport aérien. Est-ce exact?

M. Savard : Oui, cela tient compte de tous les visiteurs. C'est une bonne question. Selon les données fournies par Destination Sherbrooke, un organisme touristique régional, les visiteurs dépensent 98 \$ par jour lors de leur séjour. Dans toutes les autres études, ce montant varie de 400 \$ à 450 \$ par jour. Cela s'explique en partie par la nature des visiteurs qui se rendent à Sherbrooke. La plupart des gens viennent de Montréal et ne passent pas la nuit à Sherbrooke. En moyenne, les voyageurs qui utilisent le transport aérien restent plus longtemps à destination. De 60 à 70 p. 100 des voyageurs passent la nuit sur place. Nous avons ajusté les dépenses par visiteur de façon à établir une moyenne entre les données des études américaines et le montant de 400 \$ tiré d'une étude canadienne.

L'une des difficultés rencontrées lors de l'analyse d'impact pour Sherbrooke est que l'aéroport n'est pas exploité. Dans les autres cas, les aéroports sont en activité et nous disposons donc de plus de données. Nous avons dû faire des suppositions en nous fondant sur certaines hypothèses.

Le sénateur Greene : Avez-vous été en mesure de comparer vos suppositions avec des données réelles relatives à d'autres aéroports, le cas échéant?

Mr. Savard: Every time we made assumptions, we looked at how people did in other airports. Most of our hypotheses were conservative. We never took the upper range; we always took the lower range to make our calculations.

Senator Greene: Just below that statement about Tourisme Québec, you say “jobs per visitor” and “1 million equals 10 jobs.” What does that mean? It does not sound like a million visitors?

Mr. Savard: No, it is \$1 million in expenditures by tourists. Basically you take the number of visitors and the expenditure per day, which gives you an amount, and convert that figure into employment. I think it was a figure from Tourisme Québec that made that calculation.

Senator Greene: On the chart that you have there are two things, including the economic impact of companies at the airport in a direct way compared with the indirect economic impact of companies. All these figures are in dollars, I guess?

Mr. Savard: It is in thousands of dollars.

Senator Greene: Is it fair to say that the multiplier effect is roughly about 1.5?

Mr. Savard: Yes. I did not realize you had the paper presentation. I thought that was for the interpreters. I changed some figures, namely the last line about economic impacts facilitating effects and complementary effects. When I did my calculations there was one figure where I assumed a value. After I sent the paper, I was able to find the value and correct my figures. The values are a fair amount higher, but the multiplier effect is about 1.5.

Senator Greene: That is what it looks like.

This is a tough question: Is it realistic to use your data for an airport that is not in existence for an airport in another part of Canada that would also not be in existence?

Mr. Savard: That is a good question. In fact, the specificity behind these figures is related to an input/output model. We did not have all the information for the region so we used the Quebec economic structure. The region is not that different from the Quebec structure. If you move to another region and the economic structure is much different, the figures would be adjusted. The figures depend on that economic structure. There is an input/output model behind them. You could not just take the multiplier.

However, when we looked in the literature, the multiplier effect — the range of the value — is between 1.3 and 1.7, so the lowest economic impact would be around 1.3 and the highest around 1.7. The range is not that large, but there is some specificity behind it related to the economic structure. In Alberta, natural

M. Savard : Pour chacune de nos suppositions, nous avons examiné ce qui se passe dans les autres aéroports. La plupart de nos hypothèses sont prudentes. Aux fins de nos calculs, nous avons toujours utilisé les données les moins élevées, jamais les plus élevées.

Le sénateur Greene : Juste au-dessous de la donnée fournie par Tourisme Québec, vous avez indiqué « emploi par visiteur 1 million = 19 emplois ». Qu'est-ce que cela signifie? Il ne semble pas s'agir de 1 million de visiteurs.

M. Savard : Non, il s'agit de 1 million de dollars dépensés par des touristes. En fait, on multiplie le nombre de visiteurs par le montant dépensé chaque jour, on prend le produit et on le convertit en nombre d'emplois. Je pense que ce calcul a été effectué d'après des données de Tourisme Québec.

Le sénateur Greene : Dans le tableau que vous avez fourni, il y a deux choses qui m'intéressent. L'impact économique direct des firmes à l'aéroport est comparé à l'impact économique indirect à l'aéroport. Je suppose que toutes ces données sont en dollars?

M. Savard : Les montants sont en milliers de dollars.

Le sénateur Greene : Est-il juste de dire que l'effet multiplicateur est d'environ 1,5?

M. Savard : Oui. Je ne m'étais pas rendu compte que vous aviez le document sur l'exposé en main. Je pensais qu'il était destiné aux interprètes. J'ai changé certaines données, notamment la dernière ligne concernant l'impact économique et les effets facilitants et complémentaires. Lorsque j'ai fait mes calculs, j'ai utilisé une valeur hypothétique pour une donnée. Après avoir envoyé le document, j'ai réussi à trouver la donnée en question et j'ai corrigé mes calculs. Les données sont sensiblement plus élevées, mais l'effet multiplicateur est d'environ 1,5.

Le sénateur Greene : C'est ce qu'il me semble.

J'ai maintenant une question difficile à vous poser. Est-il réaliste d'appliquer vos données, qui concernent un aéroport qui n'existe pas, à une autre région du Canada où il n'y aurait pas d'aéroport non plus?

M. Savard : C'est une bonne question. En fait, la spécificité sous-jacente de ces données est liée à un modèle d'entrées-sorties. Nous ne disposons pas de tous les renseignements pour la région, alors nous avons utilisé la structure économique du Québec. La région n'est pas tellement différente de la structure provinciale. Si l'on s'intéresse à une autre région dont la structure économique est très différente, il faudrait ajuster les données. Ces dernières dépendent de cette structure économique. Il y a un modèle d'entrées-sorties sous-jacent. On ne peut pas utiliser simplement le multiplicateur.

Cependant, lorsque nous avons étudié la littérature, nous avons constaté que la valeur de l'effet multiplicateur variait de 1,3 à 1,7. Cela signifie que l'impact économique le plus faible serait d'environ 1,3 et que le plus élevé serait d'environ 1,7. La marge n'est pas très importante, mais une partie de la spécificité sous-jacente est

resources are much more important and the structure of the economy is different from what we have in our region. The ranges are not that broad.

Senator Greene: From your point of view is it realistic to say that the multiplier effects for large airports would be greater than for a smaller airport?

Mr. Savard: That is a good question. The multiplier effect is not linear — I did not investigate the larger airports in the literature — and that is true not only for airports but all types of public infrastructure. It is not a linear relation. In general, the externalities or positive effects are much stronger with the initial investments. When you add more investment the returns are not as high, so you have a concave function; you get diminishing returns from your investments.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. Savard, as you know, I have lived in the Sherbrooke region since 1988. So I am somewhat familiar with the airport that has been looking for a new direction since about the 1980s, when it was transferred to the municipality. This has been difficult. Your study shows that there are still important questions about the direction of the Sherbrooke airport.

You compared Sherbrooke to American cities, and we know that support from the American government is completely different, or at least the approach is different than what we see in Canada.

Have you compared the Sherbrooke airport to other airports in Quebec that are experiencing similar situations? I am thinking about Bromont or Rivière-du-Loup, which have similar sized airports and population bases.

Mr. Savard: That is a good question. In the literature, there were studies on regional airports. However, we felt that the other airports in Quebec had different characteristics, such as the Mont-Joli airport. These airports have a much greater distance. People in the Sherbrooke region have much different habits when it comes to air travel. That is why we focused on airports that had similar characteristics in terms of distance from a major airport and that had similar population density.

Indeed, the characteristics of funding for American airports are different, but we noted that the winning conditions in these cities were not impossible to achieve in Sherbrooke. I spoke to a number of business leaders and many were pessimistic because of the many failures. The message I am trying to send to Sherbrooke is that it must not repeat the same mistakes. If you have one flight a day to Toronto, which costs \$700, it is destined for failure. The mayor and most of the stakeholders understood that. When I made my presentation to the municipal council, I was less convinced that everyone held that opinion. More needs to be

liée à la structure économique. En Alberta, les ressources naturelles occupent une place beaucoup plus importante et la structure de l'économie est différente de celle de notre région. Les marges ne sont pas très larges.

Le sénateur Greene : Selon vous, est-il réaliste de dire que l'effet multiplicateur d'un grand aéroport est plus important que celui d'un petit aéroport?

M. Savard : C'est une bonne question. L'effet multiplicateur n'est pas linéaire — je n'ai pas analysé la situation des aéroports de grande taille dans la littérature —, ce qui est vrai non seulement pour les aéroports, mais pour tous les types d'infrastructures publiques. La relation n'est pas linéaire. En général, les effets externes, ou positifs, sont beaucoup plus importants lors des investissements initiaux. Le rendement des investissements subséquents n'est pas aussi élevé. La fonction est donc concave. Le rendement des investissements est décroissant.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Savard, comme vous le savez j'habite la région de Sherbrooke depuis 1988. Je suis donc un peu familier avec le dossier de l'aéroport qui, depuis les années 1980 environ, au moment où il a été transféré à la municipalité, se cherche une vocation. Cela a été difficile. Votre étude démontre qu'il y a encore un questionnement important sur la vocation de l'aéroport de Sherbrooke.

Vous avez comparé Sherbrooke à des villes américaines pour qui, on le sait, l'aide gouvernementale américaine est tout à fait différente, du moins l'approche est différente de celle du Canada.

Avez-vous comparé l'aéroport de Sherbrooke à d'autres aéroports au Québec qui vivent des situations similaires? Je pense à Bromont ou à Rivière-du-Loup, des aéroports de la même taille et ayant un bassin de population d'environ la même taille.

M. Savard : C'est une bonne question. En fait, dans la littérature, il y avait des études sur les aéroports régionaux. Par contre, on considérait que les autres aéroports au Québec avaient des caractéristiques différentes, comme l'aéroport de Mont-Joli. Ce sont des aéroports qui ont une distance beaucoup plus grande. Les gens dans la région de Sherbrooke ont un comportement très différent par rapport au transport aérien. C'est pour cette raison qu'on s'est concentré sur des aéroports qui avaient des caractéristiques similaires en termes de distance avec un aéroport majeur et dont la taille de la population avait une certaine densité.

Effectivement, les caractéristiques de financement des aéroports américains sont différentes, mais on a observé que les conditions gagnantes dans ces villes n'étaient pas impossibles à réaliser à Sherbrooke. J'ai parlé à des chefs d'entreprises et plusieurs sont pessimistes à cause des nombreux échecs. Le message que j'essaie de transmettre à Sherbrooke est qu'il ne faut pas répéter les mêmes erreurs. Essayer d'avoir une ligne, un vol par jour à Toronto, qui coûte 700 \$, est voué à l'échec. Le maire et la plupart des intervenants l'ont compris. Lorsque j'ai fait ma présentation au conseil municipal, j'étais moins convaincu que

done. There needs to be an air cargo company or a low-cost carrier, with direct flights to other destinations. My view is that there will have to be direct flights to Boston, New York and destinations where the people of Sherbrooke and business owners travel regularly. The Sherbrooke airport cannot reopen and be profitable if it goes backwards and puts in one flight a day to Toronto.

Senator Boisvenu: There were a lot of projects in Sherbrooke, including the direct flight to Toronto, which lasted four or five months, maybe a year. To see such a long period of uncertainty, would it not make more sense to invest in that infrastructure instead of turning to other types of infrastructure to transport people? I am thinking, among other things, of high-speed trains. It is the regional airports that are very dependent on airports that are close to cities such as Montreal. Often, those airports are used for transfers. Should we not invest in other modes of transportation such as high-speed trains?

Mr. Savard: That is one option. U.S. airports have become more than just airports for going to Montreal. They have gone further. That has to be the focus of the plan for taking things further. There are examples from the United States and Europe, which I did not get into, where towns with similar characteristics were able to work with budget airlines or air cargo companies.

Senator Boisvenu: Essentially, Canada's strategy with regard to airports has to be overhauled.

Mr. Savard: Possibly. When we look at Canada's experience, it is hard to find examples of infrastructure investment projects as something we try to develop. For example, we thought: a road is needed, there is distance, so therefore an airport is needed to transport people. Airports need to be viewed and designed as a tool for economic development with an economic centre. When I say that our estimates are conservative in some cases, in others, such as in Rochester, Minnesota, it should be noted that one of the reasons the Mayo clinic, which is a major clinic, is there, is the airports. The economic spinoffs for the Rochester area in Minnesota are much more significant than what was presented. It is possible to achieve. Of course some remain very skeptical, but there is no doubt that if \$10 million is invested in revitalizing the airport, then that will also have an impact on the economic spinoffs.

Senator Boisvenu: You mentioned budget airlines. During your study, did you approach companies such as WestJet, for example, that would like to invest in the Sherbrooke airport?

Mr. Savard: I believe the other consultants, namely Pierre Harvey, are working on that. Contact was made. I know that at least two or three companies were approached.

tout le monde avait cette perception. Il faut aller plus loin. Il faut avoir soit une compagnie de fret aérien ou une compagnie à faibles coûts, avec des lignes directes vers d'autres destinations. Ma perception est qu'il faudra des vols directs sur Boston, New York et des destinations où les Sherbrookoïses et les chefs d'entreprises voyagent régulièrement. Ce n'est pas en revenant en arrière et en mettant un vol par jour sur Toronto qu'on va pouvoir relancer l'aéroport et avoir une rentabilité à l'aéroport de Sherbrooke.

Le sénateur Boisvenu : Il y a eu beaucoup de projets à Sherbrooke, entre autres, le vol direct sur Toronto qui a duré quatre ou cinq mois peut-être un an. De voir cette longue période d'incertitude, est-ce un choix logique d'investir dans ces infrastructures plutôt que d'aller dans d'autres types d'infrastructures pour transporter les gens? Je pense, entre autres, au train rapide. Ce sont des aéroports enclaves qui sont très dépendants des aéroports à proximité de ville comme Montréal. Souvent, c'est aéroports servent de transit. Ne devrait-on pas plutôt investir dans d'autres types de moyens de transport comme le train rapide?

M. Savard : C'est une autre option. Les aéroports américains sont devenus autres choses que simplement des aéroports pour aller à Montréal. Ils sont allés plus loin. C'est là qu'il faut concevoir le projet pour aller plus loin. Il y a des expériences aux États-Unis et en Europe, que je n'ai pas citées, où des villes ayant des caractéristiques à peu près similaires ont réussi à se développer avec des lignes à faibles coûts et des compagnies de fret aérien.

Le sénateur Boisvenu : Fondamentalement, il faut que la stratégie canadienne change du tout au tout par rapport à ces aéroports.

M. Savard : Possiblement. Effectivement, quand on regarde l'expérience canadienne, il est difficile de trouver des exemples de projets d'investissements dans une infrastructure comme étant quelque chose qu'on essaie de développer. Par exemple, on a pensé que comme on a besoin d'une route, on est loin, donc on a besoin d'un aéroport pour transporter les gens. Il faut percevoir et concevoir les aéroports comme un outil de développement économique avec un pôle économique. Quand j'ai dit que nos estimations sont conservatrices pour certains cas, comme, entre autres, à Rochester au Minnesota, il faut comprendre qu'une des raisons pour lesquelles la clinique Mayo, qui est une clinique majeure, est là, c'est les aéroports. Les retombées économiques pour la région de Rochester au Minnesota sont beaucoup plus importantes que ce qu'on a présenté. Et c'est possible de le faire. C'est sûr qu'il y a des gens qui demeurent très sceptiques, mais c'est sûr que si on investit dix millions de dollars pour relancer l'aéroport, ça va encore avoir un impact sur les retombées économiques.

Le sénateur Boisvenu : Vous avez parlé de compagnies aériennes à faible coût. Avez-vous, lors de votre étude, approché des entreprises comme WestJet, par exemple, qui souhaiteraient investir dans l'aéroport de Sherbrooke?

M. Savard : Je crois que les autres consultants, dont Pierre Harvey, travaillent sur ce dossier. Des contacts ont été faits. Je sais qu'il y a au moins deux ou trois compagnies qui ont été approchées.

Senator Boisvenu: To your knowledge, is there any interest?

Mr. Savard: As far as WestJet is concerned, Sherbrooke is currently on the list of new destinations that might be added. I have not talked to the mayor recently about the latest developments, but the companies are discussing it.

Senator Boisvenu: I have one last question for Mr. Clements. First, thank you very much for your presentation. It was very interesting. I have a simple question for you.

In terms of the economic context, you say that the Fort McMurray airport is the fastest growing airport in Canada. When it comes to supporting the structural development of this airport, should it be considered completely separately from all the other airports because the economic context is completely different in your sector, including because of the natural resources development? Should a separate approach be used for your airport instead of putting it on equal footing with the other airports?

[English]

Mr. Clements: Thank you for asking that question. I have been waiting to talk about the economic impact of the Fort McMurray airport. We, as part of the study that I referred to, asked a consultant well known for work in this area, Mr. Rick Erickson, to do an impact study for our airport. It turns out to be 1,700 jobs and \$316 million per year, using the same methodology that he uses for Calgary, which he does fairly often, and Edmonton as well.

It is a bit of an inexact science, though. You and Mr. Erickson would probably have a good conversation about what is inside those numbers, but I accept that those numbers are large. It does talk about both direct and indirect benefits in both job generation and the economic value of \$363 million. It does include all of the investment at the airport, not just by airlines but by everyone else involved with the airport and supporting the airport.

I suspect if you did a survey of 50 airports that you would find that most airports that have scheduled service would have a pretty good idea about the nature of the economic generation it produces for the region.

Yes, it is very special up in Fort McMurray. We are far enough north, the resource being exploited is far enough away from the city of Fort McMurray that we have 47 airports in operation, of which five are very busy with scheduled and chartered traffic. The economic impact of that for the airlines involved, for those supporting the airlines, selling fuel is very high.

Le sénateur Boisvenu : À votre connaissance, est-ce qu'il y a un certain intérêt?

M. Savard : Concernant WestJet, en ce moment la ville de Sherbrooke est dans la liste de nouvelles destinations qui pourraient être ajoutées. Je n'ai pas reparlé au maire récemment concernant les derniers développements, mais il y a des discussions en cours avec des compagnies.

Le sénateur Boisvenu : J'ai une dernière question pour M. Clements. D'abord, merci beaucoup pour votre présentation qui était très intéressante. Je vais vous poser une question simple.

Par rapport au contexte économique, vous dites que l'aéroport de Fort McMurray est celui dont la croissance est la plus importante au Canada. Par rapport au fait de soutenir le développement structurel de cet aéroport, devrait-il être considéré complètement à part de tous les autres aéroports parce que le contexte économique est complètement différent dans votre secteur, notamment à cause de l'exploitation des ressources naturelles? Ne devrait-on pas plutôt adopter une approche distincte par rapport à votre aéroport plutôt que de la considérer sur le même pied que les autres aéroports?

[Traduction]

M. Clements : Je vous remercie de poser cette question. J'attendais d'avoir l'occasion de parler de l'impact économique de l'aéroport de Fort McMurray. Dans le cadre de l'étude dont j'ai parlé, nous avons demandé à M. Rick Erickson, un consultant reconnu pour son travail dans le domaine, d'effectuer une étude d'impact pour notre aéroport. Il en ressort que l'aéroport entraîne des retombées de 316 millions de dollars par année et 1 700 emplois. Il a utilisé la même méthodologie que pour la ville de Calgary, où il effectue cette étude assez souvent, et pour la ville d'Edmonton.

Il s'agit toutefois d'une science quelque peu inexacte. Vous auriez probablement une conversation intéressante avec M. Erickson sur l'origine de ces données, mais je reconnais qu'elles sont élevées. Il est question de 363 millions de dollars en valeur économique et en création d'emplois, à la fois en retombées directes et indirectes. Cela comprend tous les investissements effectués à l'aéroport, pas seulement ceux des lignes aériennes, mais ceux de tous les intervenants qui entretiennent des relations avec l'aéroport et qui soutiennent ses activités.

Je pense que si vous faisiez un sondage auprès de 50 aéroports, vous vous rendriez compte que la plupart des aéroports qui ont des vols réguliers ont une assez bonne idée des retombées économiques qu'ils génèrent pour la région.

La situation à Fort McMurray est très spéciale, en effet. Nous sommes situés assez loin au nord. Les ressources qui sont exploitées sont si éloignées de la ville de Fort McMurray qu'il y a 47 aéroports en activité, dont cinq qui sont très achalandés en raison de vols réguliers et nolisés. Pour les lignes aériennes et les entreprises qui les desservent, dont celles qui vendent du carburant, l'impact économique est très important.

Senator Mercer: Mr. Savard, this is an interesting report and an interesting study. It is done from a positive point of view of what could be. Have you done the other analysis of the economic impact of Sherbrooke not having a functioning airport? What is the downside? Sherbrooke is a university town. Are the universities having difficulty recruiting and retaining professors and students because of the lack of an airport locally and having to drive to Montreal instead of flying directly to Sherbrooke?

Mr. Savard: That is a very good question. We did not do that study, but I have been in Sherbrooke for nine years now. I have been on the recruitment committee for the last eight years. In fact, we recruit internationally. In economics, there is a central market for the whole world and everyone goes to the American Economic Association meetings in January. We exchange with our colleagues in Montreal. We clearly have a disadvantage compared to our colleagues because of the transportation question. It always comes to the surface.

We generally bring in about 10 to 12 candidates every year. It is a question that is raised and it is a constraint that is raised by most of the people who come from outside. It is a clear burden for the development of our city and of our region, but I do not have the figures for that.

My son plays football and another father of a player on the team is the boss of a relatively big company that has about 250 employees. For him, it is a big constraint. We exchange a lot on this issue. Most of the time he goes to Burlington to take the plane because going to Montreal and transiting through to Toronto often is cumbersome.

Measuring that, it is not an easy task. We did not do it in our study, but it would be interesting to make that effort.

The university co-funded this project because many people share this concern at the university. We have a harder time attracting major conferences, scientific conferences, because of that. There are many negative consequences, but we have not measured those, unfortunately.

Senator Mercer: I am aware that the University of Sherbrooke is very aggressive and innovative in many areas. For example, unbeknownst to many people in Atlantic Canada, the University of Sherbrooke Medical School operates a campus in Moncton, training francophone doctors in Atlantic Canada, which is important to us with our large francophone population.

It would seem to me that as you move forward and try to present this case to governments — I will not specify which ones — that the positive side is what you have presented — here is what happens if we do this; but there is a downside, too: here is what happens if we do not do it. I encourage you to do that.

Le sénateur Mercer : Monsieur Savard, votre rapport et votre étude sont très intéressants. Ils adoptent une vision positive d'un avenir possible. Avez-vous fait une autre étude qui analyserait l'impact économique de l'absence d'un aéroport à Sherbrooke? Quels sont les inconvénients? Sherbrooke est une ville universitaire. Les universités ont-elles de la difficulté à recruter et à retenir des enseignants et des étudiants parce qu'il n'y a pas d'aéroport sur place et que les gens doivent conduire jusqu'à Montréal au lieu de prendre l'avion directement à Sherbrooke?

M. Savard : C'est une très bonne question. Nous n'avons pas fait cette analyse, mais j'habite à Sherbrooke depuis maintenant neuf ans. Je fais partie du comité de recrutement depuis huit ans. En fait, notre recrutement se fait à l'échelle internationale. En économique, il existe un marché central pour le monde entier et tout le monde se rend aux réunions de l'American Economic Association, qui ont lieu au mois de janvier. Nous échangeons avec nos collègues de Montréal. Nous avons manifestement un désavantage par rapport à nos collègues en raison du transport. Cette question surgit toujours.

En général, nous invitons de 10 à 12 candidats par année. C'est une question et une contrainte qui sont soulevées par la plupart des gens qui viennent de l'extérieur. C'est un fardeau évident qui freine le développement de notre ville et de notre région, mais je n'ai pas de données à ce sujet.

Mon fils joue au football et le père d'un de ses coéquipiers dirige une entreprise assez grande qui compte environ 250 employés. Pour lui, il s'agit d'une contrainte importante. Nous parlons beaucoup de cette question. La plupart du temps, il se rend à Burlington pour prendre l'avion, parce que c'est souvent compliqué d'aller à Montréal et de transiter par Toronto.

Ce n'est pas une mince tâche de mesurer cela. Nous ne l'avons pas fait dans notre étude, mais il serait intéressant de faire cet effort.

Cette situation préoccupe également de nombreuses personnes à l'université, c'est pourquoi cette dernière a cofinancé ce projet. C'est pour cette raison qu'il nous est difficile d'attirer des conférences scientifiques d'envergure. Il y a de nombreuses répercussions négatives, mais nous ne les avons malheureusement pas mesurées.

Le sénateur Mercer : Je sais que l'Université de Sherbrooke est très dynamique et innovatrice à de nombreux égards. Par exemple, nombreux sont les habitants du Canada atlantique qui ignorent que la faculté de médecine de l'Université de Sherbrooke dirige un site délocalisé à Moncton. Ainsi, des médecins francophones sont formés au Canada atlantique, ce qui est important compte tenu de la taille de notre population francophone.

Il me semble que lorsque vous irez de l'avant et tenterez de présenter votre projet aux gouvernements — je ne préciserai pas lesquels —, vous leur présenterez les répercussions positives de la mise en œuvre du projet. Cependant, vous devriez aussi leur parler des inconvénients liés au statu quo. Je vous encourage à le faire.

You are close enough to the border; you mentioned the father of a football player; the bleeding will continue. Kingston has a similar problem with Syracuse.

Mr. Clements, you have a busy airport and a much busier airport than your terminals should be able to support. It was built for 250,000, if I recall correctly. You are now up to 852,000. That is just through your airport, not counting the other airports in the area.

This question is for both of you. In your calculations, have you built in an airport user fee on a per passenger basis, which in the case of Sherbrooke would be a revenue generator, one would assume, to help develop a process? In the case of Fort McMurray, those funds could be used in anticipation of expansion and modernization.

Mr. Clements: Yes. Probably the most important source of revenue for any airport authority that requires major infrastructure development is the ability to charge a user fee to each passenger leaving.

For us, unfortunately, we are at the highest in the country at \$30. We do not want to be, but it is the nature of the circumstance that drove our board to decide to go there. Of course, we have borrowed as much money as we possibly can — \$198 million — and all of that will be invested, by April 14, 2014, in a terminal five times the size of the current one and in international service and, with that, cargo service.

Senator Mercer: The interesting thing is that you are the highest in the country at \$30 per passenger. I am guessing here — and I am hoping you will correct me if I am wrong — that you also have an extremely high percentage of passengers whose airfares are paid by their employers. Is that correct?

Mr. Clements: Yes, we have a very high proportion, as you would expect, of business traffic, people flying back and forth with their companies paying.

Senator Mercer: Many from my neck of the woods.

Mr. Savard: We looked at the importance of user fees when an airport starts and the importance of being competitive and of attracting passengers. In that respect, the airport in Sherbrooke would be quite different than in Fort McMurray because the proportion of passengers that would have their fees paid for would be much lower than in Fort McMurray.

We did not look into that aspect further than the importance of user fees in not only being competitive but also in generating sufficient income for the airport. There is another consultant

Vous êtes assez près de la frontière. Vous avez mentionné le cas du père d'un joueur de football. L'hémorragie va se poursuivre. Kingston a un problème semblable avec Syracuse.

Monsieur Clements, votre aéroport est achalandé, beaucoup plus que ses aérogares ne devraient le lui permettre. Il a été conçu pour accueillir 250 000 passagers, si je me souviens bien. Vous en accueillez maintenant 852 000 dans votre aéroport seulement. Cela ne tient pas compte des passagers des autres aéroports de la région.

La question suivante s'adresse à vous deux. Dans vos calculs, avez-vous incorporé un frais d'utilisation par passager redevable à l'aéroport, ce qui, dans le cas de Sherbrooke, serait probablement une source de revenus permettant de mettre en place une procédure? Dans le cas de Fort McMurray, ces fonds pourraient être utilisés en prévision de l'agrandissement et de la modernisation des installations.

M. Clements : Oui. La source de revenus la plus importante pour toute autorité aéroportuaire dont les infrastructures nécessitent d'importants aménagements est probablement la capacité de faire payer un frais d'utilisation à tous les passagers qui quittent l'aéroport.

Chez nous, ce frais est malheureusement le plus élevé du pays car il est de 30 \$. Nous ne voulons pas occuper cette position, mais la situation a poussé notre conseil d'administration à adopter cette mesure. Bien entendu, nous avons emprunté autant que nous le pouvions — soit 198 millions de dollars — et, d'ici le 14 avril 2014, tout cet argent sera investi dans la construction d'une aérogare cinq fois plus grande que l'aérogare actuelle, dans le service international et, de plus, dans le service de fret.

Le sénateur Mercer : Il est intéressant que votre frais de 30 \$ par passager soit le plus élevé du pays. Je suppose — j'espère que vous me corrigerez si je me trompe — que le pourcentage de passagers dont le billet d'avion est payé par leur employeur est très élevé. Est-ce exact?

M. Clements : En effet, comme on peut s'y attendre, la proportion du trafic commercial est très élevée. Les gens font des voyages aller-retour en avion et ce sont leurs entreprises qui paient.

Le sénateur Mercer : Nombre d'entre eux viennent de mon coin de pays.

M. Savard : Nous avons examiné l'importance du frais d'utilisation lorsqu'un aéroport entreprend ses activités, ainsi que l'importance d'être concurrentiel et d'attirer des passagers. À cet égard, la situation de l'aéroport de Sherbrooke serait très différente de celle de Fort McMurray parce que la proportion de passagers dont le billet d'avion serait payé par quelqu'un d'autre serait beaucoup moins élevée.

Nous n'avons pas étudié cet aspect au-delà de l'importance des frais d'utilisation dans le contexte de la compétitivité et de l'apport de revenus suffisants pour l'aéroport. Il y a un autre consultant qui

working on that part of the study. We will investigate his findings once he is done and see how we need to adjust our results with respect to that.

Senator Mercer: Mr. Clements, my final question is about safety. There are 47 airports in your region, of varying sizes and importance in the region. Air traffic is in largely uncontrolled airspace. I want you to describe what “uncontrolled” is in the context of what we who travel mainly in the southern part of the country understand as control.

Mr. Clements: In most of Canada’s airspace — remembering how large we are — you cannot see the aircraft. It is procedural control all through the North. It is absolutely safe, particularly at altitude. We have thousands of flights flying safely in uncontrolled air space.

The issue with Fort McMurray is that the crews are being changed with almost nose-to-tail 737s flying from Newfoundland, the East Coast, the West Coast and really from all over into these four airports that are privately owned. For the last couple of thousand feet, the aircraft cannot be seen. It has a clearance, and it is safely going in, controlled by the Edmonton centre. However, in the summertime, we often have fires. The visibility is down to a couple of miles, sometimes a mile. We have over 100 helicopters operating, often fighting those fires, mixing in with this other traffic coming in.

It worried me when I saw this happening. I raised the issue of safety and efficiency when I arrived there. The Government of Alberta and the Oil Sands Developers Group, whose members own and operate these airports, agreed that we ought to look at this and ought to work with NAV CANADA, which is accountable for keeping everyone safe, and with the regulator as well. The happy news of this is that the study’s recommendations are seen by all users and all stakeholders as the right path forward in establishing a degree of safety that is better than what we have right now.

Senator Mercer: I will amend my question. We have 47 airports in and around Fort McMurray, and air traffic control is in Edmonton. Everyone agrees that you need to improve this. Has everyone agreed on a deadline for when they will improve the air traffic control aspect from a safety point of view?

Mr. Clements: I can say everyone agrees. I could not say that a year ago. The good news is that we have the understanding of the stakeholders, the owners of the airports and the accountable folks at NAV CANADA that there is now a plan to use technology to help make the airports both more efficient and safer.

Senator Mercer: Not necessarily locating NAV CANADA employees on site?

s’occupe de cette partie de l’étude. Nous examinerons ses conclusions quand il aura terminé son travail afin de voir de quelle façon nous devons ajuster nos résultats à cet égard.

Le sénateur Mercer : Monsieur Clements, ma dernière question concerne la sécurité. Il y a 47 aéroports dans votre région, de taille et d’importance diverses. La circulation aérienne a lieu dans un espace aérien en grande partie non contrôlé. J’aimerais que vous expliquiez ce que « non contrôlé » signifie par rapport à ce que nous connaissons du contrôle aérien, nous qui voyageons principalement dans la partie Sud du pays.

M. Clements : Dans la majeure partie de l’espace aérien canadien —pensez à la taille du pays —, on ne peut pas voir l’avion. Dans toute la partie Nord, c’est le contrôle aux procédures qui est utilisé. C’est une méthode parfaitement sécuritaire, surtout en altitude. Des milliers de vols s’effectuent de façon sécuritaire dans un espace aérien non contrôlé.

Le problème à Fort McMurray, c’est que les équipes font face à des appareils 737 qui se suivent pratiquement à la queue leu leu et qui arrivent de Terre-Neuve, de la côte Est, de la côte Ouest ou d’ailleurs vers les quatre aéroports privés. On ne peut pas voir l’appareil pendant les derniers 2 000 ou 3 000 pieds. Il a un jeu et il se déplace de façon sécuritaire car il est contrôlé par le centre d’Edmonton. Cependant, pendant l’été, il y a souvent des incendies. La visibilité est réduite à quelques milles, parfois à un seul. Il y a plus de 100 hélicoptères, qui combattent souvent ces incendies et qui partagent l’espace aérien avec ces avions qui arrivent.

Cela m’a inquiété quand j’ai vu cela. Lorsque je suis arrivé là-bas, j’ai soulevé la question de la sécurité et de l’efficacité. Le gouvernement de l’Alberta et l’Oil Sands Developers Group, dont les membres possèdent et exploitent ces aéroports, ont reconnu que nous devons étudier la question et collaborer avec NAV CANADA, qui est responsable d’assurer la sécurité de tout le monde, ainsi qu’avec l’organisme de contrôle. La bonne nouvelle, c’est que tous les utilisateurs et tous les intervenants considèrent qu’il faut suivre les recommandations de l’étude pour assurer un niveau de sécurité plus élevé que ce qui existe actuellement.

Le sénateur Mercer : Je vais modifier ma question. Il y a 47 aéroports dans les environs de Fort McMurray et le contrôle de la circulation aérienne est effectué à partir d’Edmonton. Tout le monde s’entend pour dire que vous devez améliorer les choses. Avez-vous convenu d’une date limite à laquelle ces aéroports devront avoir amélioré la sécurité du contrôle aérien?

M. Clements : Je peux dire que tout le monde est d’accord, mais je n’aurais pas pu dire cela il y a un an. La bonne nouvelle, c’est que les intervenants, les propriétaires des aéroports et les responsables chez NAV CANADA s’entendent maintenant sur un plan visant à utiliser des moyens technologiques afin de rendre les aéroports plus efficaces et plus sécuritaires.

Le sénateur Mercer : Il n’y aura pas nécessairement d’employés de NAV CANADA sur place?

Mr. Clements: They have the largest region in the world to manage, and they manage it very safely from Edmonton. It is a matter of being able to talk to the aircraft and see them. For that, we use something called “multilateration.” It is 35 towers in the region that allow the aircraft to be seen very accurately through triangulation. It is kind of the poor man’s radar.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. Savard, to your knowledge and according to the observations you made in the Roanoke and Rochester report, renovating an airport like the one in Sherbrooke by giving it a new purpose as your study suggests, takes how long? Are we talking about a decade or years?

Mr. Savard: That is a good question. I cannot answer with great accuracy, but after working on this for over a year now, I estimate that it would take at least five years to get to a certain level and to reach the right cruising speed to get the major economic spinoffs we were talking about. I think it would take more or less ten years. Taking on a project like this and expecting profitability within two years might be unrealistic.

Senator Boisvenu: In what condition were the U.S. airports that you observed compared to the Sherbrooke airport when renovations began?

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

Senator Boisvenu: You do not know if the starting point is the same, in terms of the condition they were in or if they had already been improved?

Mr. Savard: I do not remember. I have not read those reports in a long time.

Senator Boisvenu: Did your study look into the development of civil aviation such as SkyService?

Mr. Savard: Yes, we considered it superficially. Again, I do not remember all the details. It was not something that was deemed crucial and major with respect to what we saw.

Senator Boisvenu: Linking economic development to the economic activity of the region is truly the direction that is being taken. Is that truly the direction you are sticking with for Sherbrooke?

Mr. Savard: Exactly. We tried to look at the key factors that led to the success of the airports in the U.S.

The Chair: Mr. Clements and Mr. Savard, thank you very much.

M. Clements : Ils doivent gérer la région la plus vaste au monde et ils le font de façon très sécuritaire depuis Edmonton. Ce qu’il faut, c’est pouvoir communiquer avec l’appareil et le voir. Pour y arriver, nous utilisons ce qu’on appelle la multilatération. La région compte 35 tours qui permettent de voir l’appareil de façon très précise grâce à la triangulation. C’est en quelque sorte le radar des pauvres.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur Savard, à votre connaissance et selon les observations que vous avez faites sur le rapport de Roanoke et de Rochester, le redressement d’un aéroport comme Sherbrooke, en lui donnant une nouvelle vocation comme votre étude le suggère, se fait dans quel laps de temps? Parle-t-on de décennie ou d’années?

M. Savard : C’est une bonne question. J’aurais de la difficulté à vous répondre de manière très scientifique. Mon estimation, après avoir travaillé sur ce dossier depuis un peu plus d’un an, est qu’il faut avoir une perspective d’au minimum cinq ans pour penser à arriver à un certain niveau et avoir une vitesse de croisière suffisante pour obtenir des retombées importantes dont on a parlé. Mon estimation approximative serait autour d’une dizaine d’années. Donc, lancer un projet comme celui-là et s’attendre à avoir une rentabilité en deux ans serait probablement illusoire.

Le sénateur Boisvenu : Dans quel état étaient les aéroports américains observés et comparés avec Sherbrooke au moment où ils ont entrepris un redressement?

M. Savard : C’est une bonne question. Je ne saurais pas vous répondre.

Le sénateur Boisvenu : On ne sait pas s’ils sont partis du même point en termes de condition ou si déjà, ils étaient en évolution?

M. Savard : Je ne me souviens plus. Il y a longtemps que j’ai lu ces rapports.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que votre étude a abordé le développement de l’aviation civile comme le Sky Service?

M. Savard : Oui, on en a traité de manière superficielle. Encore une fois, je ne me rappelle pas tout le détail. Ce n’était pas un élément qui était ressorti comme étant crucial et majeur par rapport à ce qu’on avait vu.

Le sénateur Boisvenu : C’est vraiment une orientation donnée au développement économique lié à l’activité économique de la région. C’est vraiment à cela que vous collez l’orientation de Sherbrooke?

M. Savard : Exact. On a essayé de faire ressortir des facteurs clés qui ont permis la réussite des aéroports aux États-Unis.

Le président : Monsieur Clements et monsieur Savard, merci beaucoup.

[English]

I am sure you understand that we are heading towards our report. We really appreciate both of your presentations. We hope our second report will live up to the expectations that the first one created.

I would like to remind the audience and honourable senators that tomorrow evening we will begin our pre-study of Bill C-45, including Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of the bill.

[Translation]

Minister Denis Lebel will be here with officials from Transport Canada to talk to us about Divisions 5 and 20.

[English]

We will also hear from officials from the Canada Border Services Agency on Division 12 of the bill.

Thank you very much.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, November 7, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 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.

[English]

The Chair: Welcome to the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Tonight, the committee begins its pre-study of Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45.

[Translation]

This evening, we have the pleasure of having the Honourable Denis Lebel, Minister of Transport, Infrastructure and Communities, join us, but first we have the pleasure of hearing from Helena Borges, Assistant Deputy Minister, Programs Group, Transport Canada, and Colin Stacey, Director, National Air Services Policy, Transport Canada.

[English]

Later this evening, on the second panel, we will have officials from the Canada Border Services Agency to discuss amendments to the Customs Act, Division 12.

[Traduction]

Je suis certain que vous comprenez que nous nous dirigeons vers notre rapport. Nous avons vraiment apprécié vos exposés. Nous espérons que notre deuxième rapport se montrera à la hauteur des attentes que le premier a créées.

J'aimerais rappeler à l'auditoire et aux honorables sénateurs que nous commencerons demain soir l'étude préalable du projet de loi C-45, notamment les Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi.

[Français]

Le ministre Denis Lebel sera présent et sera accompagné des fonctionnaires de Transports Canada pour nous parler des Sections 5 et 20.

[Traduction]

Nous entendrons aussi les témoignages de représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada sur la Section 12 du projet de loi.

Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 7 novembre 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, pour étudier la teneur des éléments des Sections 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.

[Traduction]

Le président : Bienvenue à la réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Ce soir, le comité commence les travaux préparatoires de son étude des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45.

[Français]

Ce soir, nous allons avoir le plaisir de recevoir l'honorable Denis Lebel, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, mais pour l'instant nous avons le plaisir de recevoir Mme Helena Borges, sous-ministre adjointe, Groupe des programmes, Transports Canada et Colin Stacey, directeur, Politique de services nationaux aériens, Transports Canada.

[Traduction]

Nous accueillerons plus tard ce soir un deuxième panel composé de représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada pour discuter des amendements à la Section 12 de la Loi des douanes.

[Translation]

Welcome and thank you for taking the time to come and discuss this important bill with us. We are going to keep the minister's presentation until later.

I have a question for the committee.

[English]

If members agree, the communications services of the Senate would like to take a picture of Minister Lebel at committee when he arrives.

Ms. Borges, please proceed.

Helena Borges, Assistant Deputy Minister, Programs Group, Transport Canada: I will give you a few opening remarks to set the context of the bill and what it does. I will speak to Division 5, which is the proposed bridge to strengthen trade act. The purpose of this act is to authorize the construction of a new international bridge crossing across the Detroit River between Windsor, Ontario and Detroit, Michigan. This was referenced in the budget document last spring on page 159. In fact, there was reference to this bridge and the new bridge for the St. Lawrence.

As you may know, the Windsor-Detroit trade corridor is by far Canada's busiest border crossing with the United States. It handles almost 30 per cent of all Canada-U.S. surface trade and almost one third of Canada-U.S. truck traffic. That is equivalent to over 7,000 trucks per day. In 2011, Canada-U.S. trade reached \$689 billion; and Michigan-Canada trade exceeded \$70 billion. To give you some perspective, there is no greater trading partner for Canada than the State of Michigan, other than the United States.

Presently, 99 per cent of the Windsor-Detroit truck traffic crosses over an 83-year-old bridge that is four lanes and goes through the heart of Windsor and the heart of Detroit. This is the only major crossing between Ontario and the United States where there is no direct highway access or significant redundant capacity available should anything happen at that bridge or at that crossing. As such, you can appreciate that a new crossing is a vital urgency for the manufacturers and shippers along that corridor. You may also recall that the big auto makers are there, so there is a lot of joint manufacturing happening across that border.

[Translation]

Therefore, a new border crossing is necessary. The Government of Canada has been working with Ontario, Michigan and the United States governments in the past 10 years to develop the Detroit River international crossing project.

[Français]

Soyez le bienvenu et je vous remercie d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous de cet important projet de loi. Nous allons garder la présentation du ministre pour plus tard.

J'ai une question à poser aux membres du comité.

[Traduction]

À moins que nos membres n'y voient d'inconvénient, le service des communications du Sénat prendra une photo du ministre Lebel lorsqu'il arrivera.

Madame Borges, je vous prie de commencer.

Helena Borges, sous-ministre adjointe, Groupe des programmes, Transports Canada : J'aimerais faire quelques observations liminaires pour décrire le contexte du projet de loi et son intention. Je vous parlerai de la Section 5, le projet de loi intitulé Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce. Cette loi autorisera la construction d'un pont international entre Windsor, en Ontario, et Detroit, au Michigan, les deux villes étant séparées par la rivière Detroit. On en parle à la page 182 du budget. En fait, il est question de ce pont et d'un nouveau pont pour le fleuve Saint-Laurent.

Comme vous le savez, le corridor commercial Windsor-Detroit est le passage frontalier canado-américain le plus achalandé. Près de 30 p. 100 des échanges commerciaux terrestres entre le Canada et les États-Unis y transitent, ainsi que presque le tiers du trafic assuré par les camions entre les deux pays. C'est l'équivalent de plus de 7 000 camions par jour. En 2011, les échanges commerciaux entre le Canada et les États-Unis ont totalisé 689 milliards de dollars, et les échanges entre le Michigan et le Canada dépassaient les 70 milliards. Afin de vous donner une idée de l'importance du corridor, je vous précise qu'après les États-Unis, l'État de Michigan est le plus grand partenaire commercial du Canada.

Actuellement, 99 p. 100 des camions qui transitent par le corridor Windsor-Detroit utilisent un pont vieux de 83 ans à quatre voies, lequel traverse le centre-ville de Windsor ainsi que celui de Detroit. Il s'agit du seul grand passage reliant l'Ontario et les États-Unis, qui n'offre aucun accès direct à l'autoroute, ni capacité importante de réacheminement des véhicules si jamais il y a un problème au pont ou au passage. Vous comprenez donc qu'il est vital pour les manufacturiers et les expéditeurs de disposer d'un nouveau passage sur ce corridor. Vous vous souviendrez peut-être que les grands fabricants d'automobiles se trouvent également dans la région, ce qui veut dire qu'il y a beaucoup d'activités de manufacture conjointes qui concernent cette partie de la frontière.

[Français]

Par conséquent, un nouveau passage frontalier est nécessaire et le gouvernement du Canada s'est associé à l'Ontario, au Michigan et au gouvernement des États-Unis, au cours des 10 dernières années, pour développer le projet du passage international de la rivière Detroit.

Canada and Michigan signed the agreement on the crossing in June 2012, which was an important step toward the construction of the new public bridge. The agreement shows that the Government of Canada and the Government of Michigan are fully committed to proceeding with the project quickly.

[English]

The project has the support of major automotive and auto parts manufacturers including Chrysler, Ford and GM, as well as Honda and Toyota. The Canadian and American chambers of commerce and various chambers of commerce across the State of Michigan all support this project. Labour unions in both countries support this project. Numerous other state businesses and community groups, including all the major trucking firms, support this project. Other companies that rely on cross-border trade, including familiar names like Campbell's Soup, Amway, Kellogg's and Meijer Incorporated all rely on this crossing and support it. More importantly, the cities that will host this crossing — the City of Detroit, the City of Windsor and the County of Essex — support it, as do the legislatures of Ohio and Indiana.

Despite this broad support for the project, its primary opponent, who is the owner of the current bridge in the area, has launched several legal challenges against the Government of Canada aimed at delaying or stopping the project.

[Translation]

In accordance with the intent of the 2012 budget, the Bridge to Strengthen Trade Act aims to create jobs, increase economic growth and encourage long-term prosperity in Canada, especially in the two regions most affected by the recent economic difficulties: Windsor and Detroit.

[English]

The project has already undergone a rigorous and coordinated five-year environmental process on both sides of the border that met the requirements of the respective legislation in three jurisdictions: Canada, Ontario and the United States. These include the Canadian Environmental Assessment Act, the Ontario Environmental Assessment Act and the U.S. National Environmental Policy Act.

[Translation]

The three governments granted their approval in 2009, by concluding that the project would in no way harm the environment.

[English]

The environmental assessment decision was upheld last year in Federal Court after it was challenged by the owner of the existing bridge. The decision was appealed and the Federal Court of Appeal confirmed that the project complied with all the obligations under the Canadian Environmental Assessment Act.

La signature par le Canada et le Michigan de l'accord sur le passage en juin 2012, était une étape importante vers la construction du nouveau pont public. L'accord montre que le gouvernement du Canada et le gouverneur du Michigan sont pleinement engagés à mettre en œuvre ce projet rapidement.

[Traduction]

Le projet bénéficie du soutien de grands fabricants d'automobiles et de pièces comme Chrysler, Ford, GM, Honda et Toyota. Les chambres de commerce du Canada et des États-Unis, ainsi que diverses chambres de l'État du Michigan, sont toutes en faveur, tout comme les syndicats des deux côtés de la frontière. De nombreux groupes communautaires et entreprises, dont les grands camionneurs, accordent leur soutien au projet. Encore d'autres sociétés que nous connaissons bien, comme Campbell's, Amway, Kellogg's et Meijer Incorporated, dépendent du commerce transfrontalier et sont partisans du projet. Facteur plus important encore, la région touchée par le passage, qui comprend la ville de Detroit, la ville de Windsor et le comté d'Essex, est en faveur, tout comme les législatures de l'Ohio et de l'Indiana.

Malgré le grand soutien dont bénéficie le projet, son opposant principal, le propriétaire du pont existant, a intenté plusieurs procédures contre le gouvernement du Canada en vue de retarder ou d'arrêter le projet.

[Français]

Conformément à l'intention du budget de 2012, la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce vise à créer des emplois, à accroître la croissance économique et à favoriser la prospérité à long terme du Canada, surtout dans les deux régions les plus touchées par les difficultés économiques récentes, c'est-à-dire Windsor et Detroit.

[Traduction]

Le projet a déjà fait l'objet d'une étude environnementale rigoureuse et coordonnée, menée des deux côtés de la frontière sur une période de cinq ans. Cette étude a respecté les critères établis par les lois de trois ordres de gouvernement : le Canada, l'Ontario et les États-Unis. Il s'agit de la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale, de la Loi sur la protection de l'environnement de l'Ontario et de la Loi des États-Unis sur la politique environnementale.

[Français]

Les trois gouvernements ont donné leur approbation en 2009, en concluant que ce projet ne nuirait pas du tout à l'environnement.

[Traduction]

Les résultats de l'évaluation environnementale ont été confirmés l'année dernière par la Cour fédérale à l'issue d'une procédure intentée par le propriétaire du pont existant. Cette décision a été contestée devant la Cour d'appel fédérale, laquelle a confirmé que le projet respectait toutes les obligations prévues par la Loi canadienne sur l'évaluation environnementale.

In this context, the proposed bridge to strengthen trade act will shield the new bridge from existing and future legal challenges of regulatory permitting decisions and administrative approvals required under specified Canadian laws.

[Translation]

Basically, the new legislation will eliminate any possibility of legal challenges by allowing the construction of the project without requiring other permits or authorizations in Canada.

[English]

The legislation is by no means a way to avoid environmental obligations or other regulatory obligations as it would still require the Government of Canada and the future P3 proponent who will be selected to build this bridge —

[Translation]

The Chair: I must interrupt you because the minister has arrived.

Welcome, Mr. Minister. We thought it would be a good idea to start with a presentation by one of your officials while waiting for you to arrive. It is up to you to decide whether you want Ms. Borges to continue or whether you would prefer to start your statement.

Hon. Denis Lebel, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Since I like cycling, I will pedal quickly to catch up.

[English]

Ms. Borges: The legislation requires that the Government of Canada and the P3 proponent that will be selected to build this project have to comply with the commitments made in the federal environmental assessment report regarding the mitigation measures, as well as complying with the intent of the obligations under relevant federal legislation pertaining to fish and fish habitat, species at risk and navigation. To this end, the bill requires that a plan be filed for each law for which a permit would not be required, explaining in detail all the measures that will be taken to mitigate any adverse environmental effects caused by the construction of the project. These commitments also include continued consultations with affected communities, the First Nations as well as responsible federal departments.

[Translation]

To ensure accountability, the legislation includes financial penalties if these obligations are not met.

Le projet de loi intitulé Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce mettra à l'abri le nouveau pont de toute contestation en cours et future concernant l'obtention de permis réglementaires et les approbations administratives réglementaires exigées en vertu de certaines lois canadiennes.

[Français]

Essentiellement, la nouvelle législation supprimera toute possibilité de contestation judiciaire en permettant la construction du projet sans avoir besoin d'autres permis ou autorisation au Canada.

[Traduction]

La loi n'est aucunement une échappatoire qui permettra au gouvernement du Canada de se soustraire à ses obligations environnementales et réglementaires, car le gouvernement du Canada et son futur partenaire du secteur privé qui sera choisi pour construire le pont...

[Français]

Le président : Je dois vous interrompre parce que le ministre est arrivé.

Monsieur le ministre, bienvenue. Nous avons cru bon de commencer avec une présentation de vos fonctionnaires en attendant votre arrivée. Ce sera à vous de décider si vous voulez que Mme Borges continue ou si vous préférez commencer votre déclaration.

L'honorable Denis Lebel, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Comme j'aime bien faire du vélo, je pédalerai pour la rattraper tout à l'heure.

[Traduction]

Mme Borges : Aux termes de la loi, le gouvernement du Canada et son partenaire du secteur privé qui sera retenu comme constructeur devront se conformer aux exigences du rapport d'évaluation environnementale fédéral concernant les mesures d'atténuation, ainsi qu'aux obligations prévues dans les lois fédérales pertinentes visant les poissons et leur habitat, les espèces en péril et la navigation. Le projet de loi prévoit donc le dépôt d'un plan pour chaque loi qui n'exige pas de permis, afin d'expliquer en détail toutes les mesures qui seront prises pour atténuer les effets nocifs pour l'environnement causés par la construction du pont. On s'engage également à poursuivre les consultations auprès des collectivités concernées, les Premières nations ainsi que les ministères fédéraux responsables.

[Français]

Pour assurer la responsabilisation, la législation inclut également des sanctions financières si ces obligations ne sont pas respectées.

The critical advantage of this legislation is that it makes it possible to assure the P3 bidders that the project will not be delayed because of legal challenges on the Canadian side and that the crossing will be built without delays or interruptions.

[English]

By introducing and passing this legislation, we will send a strong positive message to the P3 market. This will no doubt enhance the quality and the number of bids that we will receive for this project.

The legislation also clarifies a number of corporate governance issues that provide some minor amendments to the International Bridges and Tunnels Act. Consistent with the crossing agreement signed in June such as confirming the Crown's authority to establish a corporation to implement the project in the United States as well as in Canada, authority for the corporation to establish tolls and other charges for the use of the bridge and to charge tolls under a public private partnership. With this act we are taking the necessary steps to ensure timely implementation of this project in light of its importance to the long-term economic prosperity of both Canada and the United States in general and of the Windsor-Detroit region in particular. That finishes my remarks.

[Translation]

The Chair: Mr. Minister, would you like to add any comments?

Mr. Lebel: I will give my presentation now.

[English]

Ms. Borges, how long have you been working on this issue?

Ms. Borges: Eleven years now.

Mr. Lebel: Eleven years and we are fixing it now.

[Translation]

Mr. Chair, I am pleased to be here this evening to share with you the issues in Bill C-45 because it is very important — for you and for us — to fully support the economic development of our country.

[English]

I am pleased to be here this evening to speak about the important transportation initiatives included in Bill C-45, the proposed jobs and growth act. This legislation follows through on our Economic Action Plan 2012 commitment to promote long-term economic growth, jobs and prosperity. It will help to ensure that Canada's economy and public finances remain sustainable for years to come.

L'avantage crucial de cette législation? Elle permet d'assurer aux soumissionnaires du partenariat public-privé que le projet ne sera pas retardé en raison de poursuites judiciaires du côté canadien et que le passage sera construit sans retard ni interruption.

[Traduction]

L'adoption de ce projet de loi enverra un message positif direct au marché des partenariats publics-privés. Le nombre de soumissions que nous recevrons pour ce projet en sera accru, tout comme leur qualité.

La nouvelle loi clarifiera aussi un certain nombre de questions relatives à la gouvernance des entreprises et apportera des modifications mineures à la Loi sur les ponts et tunnels internationaux. L'accord sur le passage signé en juin confirme l'autorité de l'État d'établir une société chargée de l'exécution du projet aux États-Unis et au Canada, ainsi que la capacité de cette société d'établir des péages et autres droits concernant l'utilisation du pont et de percevoir les droits de péage dans le cadre d'un partenariat public-privé. Cette loi nous permet de prendre les mesures nécessaires afin d'assurer l'exécution en temps opportun du projet à la lumière de son importance pour la prospérité économique à long terme du Canada et des États-Unis en général, et de la région du corridor Windsor-Detroit en particulier. Je vous remercie de votre attention.

[Français]

Le président : Monsieur le ministre, désirez-vous ajouter vos commentaires?

M. Lebel : Je vais maintenant faire ma présentation.

[Traduction]

Madame Borges, depuis combien de temps travaillez-vous sur ce dossier?

Mme Borges : Cela fait 11 ans.

M. Lebel : Cela fait 11 ans et nous sommes en train de prendre des mesures nécessaires maintenant.

[Français]

Monsieur le président, je suis heureux d'être ici ce soir pour partager avec vous les enjeux qui sont dans le projet de loi C-45, parce qu'il est très important, pour vous comme pour nous, de bien supporter le développement économique de notre pays.

[Traduction]

Je suis heureux de me retrouver ici ce soir pour vous parler des initiatives importantes dans le domaine des transports prévues par le projet de loi C-45, Loi de 2012 sur l'emploi et la croissance. Ce projet de loi donne suite à notre Plan d'action économique 2012 qui vise à promouvoir la croissance économique à long terme, la création d'emploi et la prospérité. La loi contribuera à la viabilité de l'économie et des finances publiques du Canada pendant des années à venir.

There is no question that safe, efficient and effective transportation is essential to the smooth functioning of our country and economy. It is also a key element in supporting our international trade.

[*Translation*]

The transportation initiatives are the following: the Bridge to Strengthen Trade Act; the amendments made to the Navigable Waters Protection Act, so navigation; the amendments made to the Canada Shipping Act, 2001; the diversification of service delivery methods through these changes made to the Canada Shipping Act; and the amendments made to the International Interests in Mobile Equipment Act (aircraft equipment) to support our aircraft companies and the aircraft economy in Canada.

These four initiatives are connected by the support they provide to our transportation network and their contribution to Canada's competitiveness and prosperity in the long term.

This is the context that I want to discuss today, and I will speak to you about two initiatives studied by your committee, starting with the Bridge to Strengthen Trade Act.

[*English*]

In Budget 2012, our government reaffirmed its commitment to ensuring that Canada remains highly competitive in international trade. We did this because our top priorities are the economy and creating jobs, growth and long-term prosperity for Canadian businesses, workers and their families. We know that fostering international trade is one of the best ways to achieve these goals. One out of every five jobs in Canada depends on trade, which accounts for more than 60 per cent of our country's annual income.

To support trade and create jobs, we are investing in key transportation infrastructure and launching the most ambitious trade expansion plan in Canadian history.

Clearly, the construction of a second bridge linking Windsor and Detroit supports those goals. The United States is Canada's biggest customer, as we are theirs. We need to ensure smooth passage for the more than \$1.5 billion — close to \$2 billion — in annual trade that crosses the border every day. The Windsor-Detroit corridor alone handles almost 30 per cent of Canada-U.S. surface trade. It is clear that the new bridge will have a powerful impact on trade between our two countries.

Il va sans dire qu'un réseau de transport sûr, efficace et efficient est essentiel au bon fonctionnement de notre pays et de notre économie. C'est également l'un des piliers sur lequel repose notre secteur du commerce international.

[*Français*]

Les initiatives en matière de transport sont les suivantes : la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce; les modifications apportées à la Loi sur la protection des eaux navigables, donc la navigation; les modifications apportées à la Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada; la diversification des modes de prestation de services par ces changements apportés à la Loi sur la marine marchande; et les modifications apportées à la Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles, le matériel d'équipement aéronautique pour supporter nos compagnies aériennes ainsi que l'économie aérienne de notre pays.

Ces quatre initiatives sont liées par l'appui qu'elles apportent à notre réseau de transport et par leur contribution à la compétitivité et à la prospérité du Canada à long terme.

Il s'agit là du contexte que je souhaite mettre de l'avant aujourd'hui, puisque je vous parlerai des deux initiatives étudiées par votre comité en commençant par la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce.

[*Traduction*]

Dans le budget de 2012, notre gouvernement a réitéré sa volonté de s'assurer que le Canada demeure très concurrentiel sur le marché international. Cette volonté découle du fait que nos toutes premières priorités sont l'économie, la création d'emplois, la croissance et la prospérité à long terme des entreprises canadiennes, des travailleurs et de leurs familles. Nous savons que le soutien accordé au commerce international constitue l'une des meilleures façons de réaliser ces objectifs. Un emploi sur cinq au Canada dépend du commerce, le commerce générant plus de 60 p. 100 des revenus annuels de notre pays.

Afin d'appuyer le commerce et la création d'emplois, nous investissons dans l'infrastructure clé des transports et nous lançons le plan d'expansion commerciale le plus ambitieux de l'histoire canadienne.

Il est clair que la construction d'un deuxième pont reliant Windsor et Detroit va dans le sens de ces objectifs. Les États-Unis sont le plus gros client du Canada, et vice-versa. Nous devons assurer le transit fluide de plus de 1,5 milliard de dollars, en fait c'est presque 2 milliards de dollars, de marchandises qui traversent la frontière tous les jours. À lui seul, le corridor Windsor-Detroit assure presque 30 p. 100 des échanges terrestres entre le Canada et les États-Unis. Il est évident que le nouveau pont aura une grande incidence sur le commerce entre nos deux pays.

[*Translation*]

This bridge will also help create thousands of jobs and opportunities on both sides of the border. The construction of the bridge itself will create 10,000 new jobs during that period.

This is why the project is supported by stakeholders from a wide range of sectors on both sides of the border.

These stakeholders include the governments of Ontario and Michigan, the 15 chambers of commerce in Michigan, the chambers of commerce in Ontario and Canada, the United States Chamber of Commerce, the First Nations, the municipal administrations, transportation and logistics companies and associations like the Ontario Trucking Association.

Understandably, when you have been working on a file for 11 years, as Ms. Borges said, you build support and friendships over the years and, today, we are sure that, in moving ahead with this file, we are well-supported economically on both sides of the border.

There are also 50 major corporations doing business in the United States and in Canada, including the car manufacturers Ford, GM, Chrysler, Toyota and Honda.

As the Prime Minister said in Windsor in June, when he announced the agreement between Canada and the State of Michigan to build the bridge, this project is an investment for the future of the economy, trade and the manufacturing industry of North America. It will make it possible to create some certainty for the private sector and provide stability for the local economy.

During this announcement, Mr. LaHood, the transportation secretary, joined us, as did our two ambassadors — of Canada to the United States, and of the United States to Canada — and Governor Snyder. For me, this just demonstrates the importance of this immense strategy for both sides of the border.

[*English*]

The proposed act demonstrates our government's continued commitment to support the competitiveness of Canadian industry in the global marketplace. The new bridge will support the creation of export-related jobs and investment opportunities along the Quebec City-Windsor corridor.

[*Translation*]

You know that it is also very important for Quebec; many trucks pass through there, from all over our great country.

[*English*]

Just as important as the benefit to Canada-U.S. trade is the strengthening of our position as the gateway to the North American market. This is more than just a bridge linking Windsor and Detroit or even Ontario and Michigan. It is a key link in our coast-to-coast system of trade gateways and corridors. With this

[*Français*]

Ce pont permettra également de créer des milliers d'emplois et d'occasions des deux côtés de la frontière. La construction à elle seule amènera, pendant cette période, 10 000 nouveaux emplois.

C'est pourquoi le projet est appuyé par des intervenants d'un vaste éventail de secteurs de part et d'autre de la frontière.

Parmi ces intervenants, on compte les gouvernements de l'Ontario et du Michigan, les 15 chambres de commerce du Michigan, les chambres de commerce de l'Ontario et du Canada, la chambre de commerce des États-Unis, les Premières nations, les administrations municipales, les entreprises de transport et de logistique et des associations comme l'Ontario Trucking Association.

Vous comprendrez que, quand cela fait 11 ans, comme Mme Borges, qu'on travaille sur le dossier, au fil des ans, les soutiens et les amitiés se sont accumulés et que, aujourd'hui, on est certain que, en avançant dans ce dossier, on est bien soutenu au niveau économique par les deux côtés de la frontière.

On compte aussi 50 sociétés majeures faisant des affaires aux États-Unis et au Canada, y compris les fabricants de voitures Ford, GM, Chrysler, Toyota et Honda.

Comme l'a indiqué le premier ministre à Windsor en juin, lorsqu'il a annoncé l'entente entre le Canada et l'état du Michigan pour la construction du pont, ce projet est un investissement pour l'avenir de l'économie, du commerce et du secteur manufacturier de l'Amérique du Nord. Il permettra de créer un climat de certitude pour le secteur privé et d'assurer la stabilité de l'économie locale.

Lors de cette annonce, le secrétaire aux transports, M. LaHood, s'est joint à nous au même titre que nos deux ambassadeurs — du Canada aux États-Unis, des États-Unis au Canada — avec le gouverneur Snyder. Cela démontre pour moi toute l'importance que prend cette immense stratégie des deux côtés de la frontière.

[*Traduction*]

Le projet de loi témoigne de la volonté continue de notre gouvernement visant à soutenir la compétitivité de l'industrie canadienne sur le marché mondial. Le nouveau pont favorisera la création d'emplois dans le secteur des exportations et les possibilités d'investissement le long du corridor Windsor-Québec.

[*Français*]

Vous savez que c'est très important aussi pour le Québec; les camions qui passent là sont nombreux, en provenance de partout dans notre grand pays.

[*Traduction*]

Le renforcement de notre position comme passerelle vers le marché nord-américain est tout aussi important que les retombées pour les échanges canado-américains. C'est plus qu'un pont reliant Windsor et Detroit ou même l'Ontario et le Michigan. Il s'agit d'un maillon essentiel de notre système de passages et de corridors

bridge and other infrastructure improvements across the country, Canada can offer shippers in Asia and Europe an integrated and efficient transportation network that spans Canada and reaches deep into North America's economic heartland.

If we want our economy to grow and create new jobs and prosperity, especially in these uncertain times, we must expand our trade. For that, we need an efficient and secure border. The defeat of Proposition 6 yesterday clears the way for the construction of the new bridge across the Detroit River. We will continue to work with our partners in Ontario and Michigan to obtain the necessary Presidential Permit to allow this important bridge to proceed. Together, we will get the job done and build a bridge for the future.

Infrastructure investments like this new bridge crossing are essential to keeping trade flowing and maintaining a strong national economy for generations to come.

There are many other ways in which the Government of Canada continues to ensure long-term prosperity in our country. As outlined in Economic Action Plan 2012, we must continue to compete with the world's large and dynamic emerging economies. We must continue to take the necessary steps to allow our industries and businesses to shine on the world stage. To this end, we are proposing important amendments to the International Interests in Mobile Equipment (aircraft equipment) Act. These proposed amendments are a clear demonstration of our commitment to support the competitiveness of Canada's airline industry and of the economy in general.

[Translation]

Adopting these amendments will help Canada proceed with the ratification of the convention and the Cape Town protocol, which is important for our airline industry and our aircraft equipment manufacturers.

The convention and the protocol are used as an international legal framework for financing aircraft equipment, including air frames, motors and helicopters. As you know, this type of equipment is extremely costly and highly mobile in nature.

Given that the convention and protocol contribute to providing greater stability and predictability in financing this equipment, they allow financial institutions to reduce the financing costs taken on by aircraft manufacturers. This is something that has been asked of us, and we held a meeting not long ago with all the owners and representatives of the country's aircraft companies, small and large, that have all asked us to opt for this agreement.

commerciaux allant d'un océan à l'autre. Avec ce pont et d'autres améliorations apportées à notre infrastructure à l'échelle du pays, le Canada pourra offrir aux expéditeurs asiatiques et européens un réseau de transport intégré et efficace qui se poursuit jusqu'au centre économique de l'Amérique du Nord.

Si nous voulons que notre économie prenne de l'ampleur et crée de nouveaux emplois et de la prospérité, surtout dans la conjoncture incertaine actuelle, nous devons augmenter le volume des échanges. Pour ce faire, il nous faut une frontière efficace et sûre. Le rejet de la proposition n° 6 hier libère la voie vers la construction du nouveau pont sur la rivière Detroit. Nous continuerons à collaborer avec nos partenaires de l'Ontario et du Michigan afin d'obtenir le permis présidentiel nécessaire qui autorisera la construction de ce pont important. Ensemble, nous allons réussir et construire un pont pour l'avenir.

Les investissements dans l'infrastructure, comme le nouveau pont, sont essentiels afin d'assurer le flux des échanges et la vigueur de l'économie nationale pour les prochaines générations.

Le gouvernement continue d'assurer la prospérité à long terme de notre pays de nombreuses autres façons. Comme il est expliqué dans le Plan d'action économique de 2012, nous devons continuer à livrer une concurrence aux grandes et dynamiques économies émergentes du monde. Nous devons continuer à prendre les mesures nécessaires qui permettront à nos industries et à nos entreprises de briller sur la scène mondiale. À cette fin, nous proposons des amendements de taille à la Loi sur les garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques). Les amendements proposés montrent bien notre engagement en vue d'accroître la compétitivité des compagnies aériennes du Canada et de l'économie en général.

[Français]

L'adoption de ces modifications contribuera à faire avancer le Canada vers la ratification de la Convention et du Protocole du Cap, ce qui est important pour nos entreprises du transport aérien et nos fabricants de matériel aéronautique.

La convention et le protocole servent de cadre juridique international pour le financement du matériel aéronautique, notamment des cellules d'aéronef, des moteurs et des hélicoptères. Ce type d'équipement est extrêmement coûteux, comme vous le savez, et aussi hautement mobile de nature.

Étant donné que la convention et le protocole contribuent à assurer une plus grande stabilité et prévisibilité du financement de cet équipement, ils permettent aux financiers de réduire les frais de financement assumés par les exploitants d'aéronefs. C'est d'ailleurs une chose qui nous a été demandée, nous avons eu une rencontre, il n'y a pas très longtemps, avec tous les propriétaires et représentants de compagnies aériennes, petites et grandes, du pays, qui nous ont tous demandé de nous aligner vers cette entente.

As a result, Canada's ratification of the convention and protocol could contribute to strengthening the competitiveness of Canadian airline companies and aircraft equipment manufacturers. Of course, this does not just concern people who use the aircraft, but also the people who manufacture them.

[English]

Canada's airline industry and aircraft equipment manufacturers strongly support this initiative. Canada's airlines play an essential role in our economy, and they operate in an intensely competitive international market. The proposed amendments demonstrate our government's continued commitment to support the international competitiveness of Canadian industry.

[Translation]

To conclude, Mr. Chair, ladies and gentlemen, please allow me to emphasize the fact that the two initiatives studied by your committee serve an essential objective, which is to make Canada an important and dynamic player in the global economy, so that the country continues to be a place where Canadians are proud to live, work and raise their family.

Thank you, once again, Mr. Chair, for giving me this opportunity to talk about these important initiatives. I am now ready to answer any questions the committee members may have.

The Chair: Thank you. I will introduce the committee members in a moment but, since you spoke about the aircraft industry, I would like to publicly reiterate the committee's invitation, if I may: we are in the process of studying the aircraft industry, national and regional airports, and an open invitation has been made to the Minister of Transport to come and testify before our committee on the date of his choice. I would just like to repeat this invitation publicly, because you will see that we are a very warm and welcoming group, and you will be treated very well.

Mr. Lebel: Mr. Chair, given your commitment and the way you extended your invitation, it would not be right of me to refuse. We will look at the agenda to find a time to come and speak with you.

The Chair: I would like to introduce our members. You may already know Senator Doyle, from Newfoundland and Labrador; Senator Boisvenu, from Quebec; Senator Eggleton, from Toronto; Senator Mercer, from Nova Scotia; Senator Greene, from Nova Scotia; Senator Verner, who you know well; our friend, Senator Housakos, from Montreal; Senator Unger, from Alberta; and Senator Zimmer, from Winnipeg, who will have the honour of asking you the first question.

Par conséquent, la ratification de la convention et du protocole par le Canada pourrait contribuer à renforcer la compétitivité des entreprises canadiennes de transport aérien et des fabricants de matériel aéronautique. Bien sûr, cela ne concerne pas que les gens qui utilisent des avions, mais cela concerne aussi ceux qui fabriquent les avions, qui sont drôlement intéressés.

[Traduction]

Les compagnies aériennes du Canada et les fabricants d'équipement aéronautique sont très en faveur de cette initiative. Les compagnies aériennes du Canada, qui évoluent dans un marché international fort compétitif, occupent un rôle clé dans notre économie. Les amendements proposés témoignent de l'engagement continu de notre gouvernement visant à appuyer la compétitivité de l'industrie canadienne sur la scène internationale.

[Français]

En conclusion, monsieur le président, mesdames et messieurs, permettez-moi d'insister sur le fait que les deux initiatives étudiées par votre comité servent un objectif essentiel, celui de faire du Canada un acteur important et dynamique dans l'économie mondiale, de façon à ce que le pays demeure un endroit où les Canadiens et les Canadiennes sont fiers d'habiter, de travailler et d'élever leur famille.

Je vous remercie encore, monsieur le président, de m'avoir permis de parler de ces initiatives importantes. Je suis maintenant prêt à répondre aux questions que pourraient avoir les membres du comité.

Le président : Je vous remercie, je vais dans un instant présenter les membres du comité mais, puisque vous avez parlé de l'industrie aérienne, j'aimerais vous réitérer publiquement l'invitation du comité, si cela vous agréé : nous sommes en train d'étudier l'industrie aérienne, les aéroports, nationaux et régionaux, et une invitation ouverte est faite au ministre des Transports à venir témoigner à la date de son choix devant notre comité. Je voulais juste réitérer cette invitation publiquement, car vous allez voir que nous sommes un groupe très chaleureux et très accueillant, et vous allez être très bien reçus.

M. Lebel : Monsieur le président, vu votre engagement et la façon par laquelle vous me transmettez votre invitation, il serait bien incorrect de ma part de la refuser. Nous regarderons l'agenda pour trouver un moment pour venir vous rencontrer et partager avec vous.

Le président : Je voudrais vous présenter nos membres; vous connaissez peut-être déjà le sénateur Doyle, de Terre-Neuve-Labrador; le sénateur Boisvenu, de la province de Québec; le sénateur Eggleton, de Toronto; le sénateur Mercer, de la Nouvelle-Écosse; le sénateur Greene, de la Nouvelle-Écosse; le sénateur Verner, que vous connaissez bien; notre ami le sénateur Housakos, de Montréal; le sénateur Unger, de l'Alberta; et le sénateur Zimmer, de Winnipeg, qui va avoir le plaisir de vous poser la première question.

[English]

Senator Zimmer: Welcome, minister, Ms. Borges and Mr. Stacey.

Ms. Borges, it is nice to see you again. I have a few questions. When will the construction of the new bridge begin? How long will it take to complete? How much will it cost?

Ms. Borges: Before we can begin the construction of the bridge, there are still a few approvals that we require from the U.S. government. The minister mentioned that we require a Presidential Permit. Now that the election is over, hopefully we will be able to get that from the State Department soon.

For the last two years, the project has not moved at all in Michigan. We are now in the process of doing the due diligence work to confirm all of the requirements in Michigan and the costs on the Michigan side. We will need to do that, and it will probably take us another two years or so to get that done. We will then launch the procurement process, which is for selection of a public-private partnership. That process has two steps — the request for qualifications and then the request for proposals. We expect that will take about another two years. Construction will follow immediately after that.

A project of this magnitude, because it is building plazas on both sides, the bridge structure itself and an interchange in Michigan, will probably take four to five years. That is the average for a project like this. Construction will probably start in about four years or so.

Senator Zimmer: Do you have any idea of total cost?

Ms. Borges: Part of the due diligence work is to refine those costs. Right now, we are estimating the project at about \$2.5 million for the crossing itself. The Province of Ontario is already constructing the road that will connect the bridge to Highway 401, and we are contributing half of the cost of that road as well. That will add another \$1.6 million or \$1.7 million to the total cost.

Senator Zimmer: What recourse does the general public have if the proposed mitigation activities fail to correct or diminish any negative impacts resulting from the construction or the operation of the new bridge?

Ms. Borges: As part of the legislation, the proponent or the government will have to file a plan. That plan will outline all of the mitigation measures to attenuate any impacts that we will have.

As part of that process, there is normal consultation with the communities as well as the First Nations. We have extensively engaged the First Nation there, the Walpole Island First Nation. They have been working with us. In fact, they are already helping us to relocate some species at risk, some kinds of coffee trees and other plants. Therefore, through those processes and

[Traduction]

Le sénateur Zimmer : Monsieur le ministre, madame Borges et monsieur Stacey, je vous souhaite la bienvenue.

Madame Borges, quel plaisir de vous revoir. J'ai quelques questions. Quand commencera la construction du nouveau pont? Combien de temps faudra-t-il? Quels en seront les coûts?

Mme Borges : Nous attendons toujours quelques approbations nécessaires du gouvernement des États-Unis avant que nous ne puissions commencer la construction du pont. Le ministre a mentionné qu'il faut un permis présidentiel. Les élections ont eu lieu et nous espérons pouvoir l'obtenir du département d'État bientôt.

Le projet stagne au Michigan depuis deux ans. Nous sommes maintenant en train d'effectuer les mesures de diligence raisonnable afin de respecter toutes les exigences du Michigan et d'établir les coûts qui seront subis par cet État. Ce sont des mesures nécessaires qui prendront probablement encore deux ans. Il faudra ensuite mettre en œuvre le processus d'approvisionnement visant à sélectionner les partenaires public et privé. Ce processus comporte deux étapes : la demande de qualifications et la demande de propositions. Nous nous attendons à ce que cela prenne encore deux ans. La construction aura lieu immédiatement après cette étape.

Étant donné l'ampleur du projet, le fait qu'il faut construire des esplanades des deux côtés de la rivière, la structure même du pont et la nécessité de construire un échangeur au Michigan, on peut s'attendre à ce que la construction prenne de quatre à cinq ans. C'est la moyenne pour un projet semblable. La construction commencera donc dans environ quatre ans.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous une idée du total des coûts?

Mme Borges : Une partie de la diligence raisonnable vise à établir les coûts. À l'heure actuelle, nous envisageons des coûts de 2,5 millions de dollars pour le passage. La province de l'Ontario construit déjà la route qui reliera le pont à l'autoroute 401, dont nous assurons la moitié de ces coûts, soit quelque 1,6 ou 1,7 million de dollars qui s'ajouteront à la note totale.

Le sénateur Zimmer : Quels sont les recours pour le public général si les activités d'atténuation proposées ne diminuent ou ne compensent pas l'incidence négative de la construction ou de l'exploitation du nouveau pont?

Mme Borges : La loi prévoit que le promoteur ou le gouvernement dépose un plan. Ce plan énumérera toutes les mesures d'atténuation des répercussions éventuelles.

Dans le cadre habituel de ce processus, des consultations sont menées auprès des collectivités ainsi que des Premières nations. Nous avons mobilisé la Première nation de Walpole Island qui collabore activement avec nous. De fait, elle nous aide déjà à relocaliser certaines espèces menacées, dont des variétés de caféiers et d'autres plantes. Ainsi, à la faveur de ces processus et

consultations, we will be obligated under the law to comply with those plans. If they do not comply, there are provisions in the act for fairly stiff financial penalties, higher financial penalties than most other legislation that we have currently on the books.

Senator Zimmer: It sounds like you covered all the bases. In Winnipeg, when we built the Forks, they did not check to see where the Aboriginal burial grounds were and they had to stop and back up. Congratulations, it looks as though you had a lot of bases covered.

Mr. Lebel: We have a certain practice. We are just beginning, but we are on our way to building a new bridge on the St. Lawrence River. We are doing both at the same time, and the experience from one will serve for the other one. We have done a good job on the St. Lawrence River and will continue to do so, but we are a bit more advanced for certain issues in Montreal and some others in Detroit.

Senator Zimmer: Thank you very much.

The Chair: Ms. Borges, since I had you as a witness many years ago when Lawrence Cannon was Minister of Transport, before he went to bigger and better things across the sea, you might remember that we passed Bill C-3, the International Bridges and Tunnels Act.

Ms. Borges: That is correct.

The Chair: We thought at that time that we were addressing this issue to solve the fact that you would not need more legislation to solve issues like this. Why are you back now and what was wrong with Bill C-3?

Ms. Borges: In fact, we are using Bill C-3. We are making some amendments through this one. The framework that is in the International Bridges and Tunnels Act is the framework we will use for this bridge in terms of the governance arrangement and the safety and security and all of those elements that were in Bill C-3.

This act is very unique. It deals with a situation that we have never encountered before. As the minister asked me, I have been on this project for 11 years. We did the environmental assessment in five years. We completed it in 2009, and we have been fighting legal battles here and in Michigan for the last three years to try to advance the projects.

Because we need permits under the various laws in Canada, every time a permit is issued, there is an opportunity for judicial review of those decisions. That means that anyone can complain and go to court, and we had a challenge on the environmental assessment by the owner of the bridge which, in effect, took almost two years to get through the court system. If we want to wait longer to build this bridge, then we would not need this act, but we think it has been long enough now. To try to avert any more of those kinds of legal challenges is what this bill is

de ces consultations, la loi rendra obligatoire le respect des plans établis. Si l'on ne se conforme pas à ces plans, la loi prévoit des amendes dont le montant sera plus élevé que celles fixées dans la plupart des autres lois actuellement en vigueur.

Le sénateur Zimmer : Il semble bien que vous ayez pensé à tout. À Winnipeg, lorsque nous avons construit le secteur La Fourche, on n'a pas d'abord vérifié l'emplacement des cimetières autochtones, ce qui a causé une interruption des travaux et un retour à la case départ. Je vous félicite donc d'avoir si bien planifié le tout.

M. Lebel : Nous avons une certaine façon de faire les choses. Nous amorçons à peine le travail pour la construction d'un nouveau pont sur le fleuve Saint-Laurent. Nous allons mener ces deux projets de front, et l'expérience acquise dans l'un pourra servir à l'autre. Les choses se déroulent bien du côté du Saint-Laurent et devraient continuer dans le même sens, mais s'il y a certains aspects pour lesquels nous sommes plus avancés à Montréal, il y en a d'autres où c'est à Detroit.

Le sénateur Zimmer : Merci beaucoup.

Le président : Madame Borges, puisque je vous ai accueillie comme témoin il y a bien des années lorsque Lawrence Cannon était ministre des Transports, avant qu'il n'aille réaliser de plus grandes choses encore outre-Atlantique, vous vous souvenez sans doute que nous avons adopté le projet de loi C-3, la Loi sur les ponts et tunnels internationaux.

Mme Borges : C'est exact.

Le président : Nous pensions régler la question de façon définitive de telle sorte que nous n'aurions plus besoin de légiférer. Pourquoi alors nous retrouvons-nous ici et qu'est-ce qui clochait avec le projet de loi C-3?

Mme Borges : De fait, le projet de loi C-3 nous sert toujours de base. Nous y apportons quelques modifications grâce à celui-ci. La Loi sur les ponts et tunnels internationaux formera le cadre pour la construction du nouveau pont, notamment pour ce qui est des ententes de gouvernance et des questions de sécurité.

Ce projet de loi est tout à fait particulier. Il nous permet de composer avec une situation inédite. À la demande du ministre, je travaille à ce dossier depuis maintenant 11 ans. Nous avons effectué une évaluation environnementale qui nous a demandé cinq ans. Elle a pris fin en 2009, et nous avons dû livrer des batailles juridiques au Canada comme au Michigan au cours des trois dernières années pour essayer de faire avancer le dossier.

Différentes lois canadiennes exigent l'obtention de permis, et chaque décision visant l'octroi d'un permis peut faire l'objet d'une contestation judiciaire. Ainsi, n'importe quel intéressé peut s'adresser aux tribunaux, et notre évaluation environnementale a été contestée par le propriétaire du pont. Les procédures judiciaires à cet effet ont duré près de deux ans. Si nous avions été disposés à attendre encore avant de construire ce pont, ce projet de loi n'aurait pas sa raison d'être, mais nous estimons que tout cela a assez duré. Ce projet de loi peut nous permettre d'éviter de

providing us with. This bill combined with the International Bridges and Tunnels Act gives us the legal framework for this bridge.

The Chair: Thank you. I wanted to get that on the record.

Senator Mercer: Thank you, chair, for bringing up Bill C-3 because that is exactly where I was going.

The Chair: Are we the only ones that were there?

Senator Mercer: I think so.

Ms. Borges: I was there.

Senator Mercer: Ms. Borges was there.

I have some of the same questions today as I had before the committee back when we had Bill C-3. I found myself in the unusual position of being a left-wing Liberal defending corporate America. If I recall, and Ms. Borges and the minister can correct me if I am wrong, the current owner of the bridge has said many times that they would like to build another bridge next to the current bridge. Indeed, if I recall correctly, and I have been to Windsor several times and toured the area, they have actually bought the properties adjacent to the bridge on both sides of the river.

You would not have a 3P deal when we can have a 1P deal. Why do we want to get into the bridge business when a private developer is willing to develop a bridge on his own, next to the bridge that is already there?

Mr. Lebel: It is because we do not want the economy of this corridor to be totally controlled by a private owner who can decide to jam both bridges.

Senator Mercer: Has he had a history of doing that, minister?

Mr. Lebel: We do not know.

Senator Mercer: We do not know. The family has owned the bridge for decades.

Mr. Lebel: You have to see how he has reacted in some years to see how it is important for him to control everything. If it was not that, he would not react in this way.

For us, it is very important. It is not a question of private versus government. We want to have the economy grow, and we want to be sure that both sides of the border will be well served by the infrastructure that we have there. If this owner decides to do something to interfere with our development, we cannot accept that.

nouvelles contestations judiciaires de la sorte. Il vient s'ajouter à la Loi sur les ponts et tunnels internationaux pour nous procurer le cadre juridique dont nous avons besoin pour ce pont.

Le président : Merci. Je voulais seulement que cela figure au compte rendu.

Le sénateur Mercer : Merci, monsieur le président, d'avoir parlé du projet de loi C-3, car c'est exactement l'objet de mes questions.

Le président : Sommes-nous les deux seuls qui étaient là à l'époque?

Le sénateur Mercer : Je crois bien que oui.

Mme Borges : J'y étais moi aussi.

Le sénateur Mercer : Mme Borges y était également.

Quelques-unes de mes questions d'aujourd'hui sont les mêmes que j'ai posées en comité au moment où nous étudions le projet de loi C-3. Je me suis alors retrouvé dans la position inhabituelle d'un libéral de gauche prenant la défense des grandes sociétés américaines. Si mon souvenir est exact, et Mme Borges et monsieur le ministre pourront me corriger si j'ai tort, le propriétaire actuel du pont a fait part à maintes reprises de son intention d'en construire un second qui serait parallèle au premier. Je me suis rendu plusieurs fois à Windsor pour parcourir ce secteur et, sauf erreur de ma part, le propriétaire a acheté les terrains adjacents au pont des deux côtés de la rivière.

Il n'y a pas de raison d'avoir un partenariat public-privé lorsque le privé suffit à la tâche. Pourquoi voudrions-nous construire un pont alors qu'un promoteur privé est prêt à le faire lui-même, à proximité de celui qui existe déjà?

M. Lebel : Nous ne voulons pas que l'économie de ce corridor soit entièrement contrôlée par un propriétaire privé qui pourrait décider à tout moment de fermer les deux ponts.

Le sénateur Mercer : Est-ce qu'il l'a déjà fait, monsieur le ministre?

M. Lebel : Nous ne le savons pas.

Le sénateur Mercer : Vous dites qu'on ne le sait pas, mais la famille est propriétaire du pont depuis des décennies.

M. Lebel : Il n'y a qu'à voir la façon dont ce propriétaire a réagi au fil des ans en multipliant les poursuites pour comprendre à quel point il est important pour lui de tout contrôler. Si tel n'était pas le cas, nous adopterions une approche différente.

Pour nous, c'est tout à fait primordial. Il n'est pas question ici d'opposer le secteur privé au gouvernement. Nous voulons que l'économie continue de croître et il faut nous assurer que l'infrastructure en place servira bien les intérêts des deux côtés de la frontière. Nous ne pouvons accepter que le propriétaire en question prenne des mesures pouvant faire entrave à notre développement.

Ms. Borges: When we did the five-year environmental assessment, we looked at two options for twinning his bridge. Both options were ruled out for major significant impact to the environment and to the communities along that corridor. That is right in the old part of Windsor, next to the university, next to a college. The option was ruled out because of that. For him to build another bridge, he has to get another environmental assessment. They have filed one, and it is being currently processed, and, depending on the outcome of that, he could. However, as the minister says, this is one very narrow corridor going right through the heart of the city. As for putting more traffic through there, we cannot; the road is at capacity. That is why the location for this one is much farther away.

Senator Mercer: Some of my colleagues have not been to Windsor, but I would argue that saying through the heart of the city of Windsor and through the heart of the city of Detroit is a bit of an exaggeration. I recognize the congestion and its proximity to the University of Windsor.

However, there was an agreement a number of years ago between the Government of Canada and the Government of Ontario to rectify what on our side of the border has always been viewed as the single biggest problem, namely, that there is no connector from the 401 to the bridge. There was an agreement signed by the prime minister of the day and by the premier of the day to do that. That agreement has never been acted upon. I cannot recall the numbers, but money was committed by the Government of Canada and by the Province of Ontario to fix this. What happened to that agreement?

Ms. Borges: Actually, there was not an agreement of that nature. There was an announcement that we would conduct the environmental assessment for a new crossing.

Senator Mercer: Politicians, again, announcing things before they were ready.

Ms. Borges: There was a piece of infrastructure built on Huron Church Road, if you are familiar with the area. As you may or may not know, this is a unique crossing in that the secondary inspection for Canada Customs is not at the bridge. It is actually three kilometres away. When a truck comes in from the United States, it goes through primary, and that truck has to get de-stuffed and checked. It goes unescorted for three kilometres to a facility owned by the Ambassador Bridge for a checking. That is a bit of a security concern for our customs colleagues.

We did build for that facility, though, a brand new intersection so that trucks could turn in and out of there a lot better. They did benefit from this, and there were lots of other investments in the city of Windsor with that money that you are referring to, senator.

Senator Mercer: Let us go across the river for a moment to the Michigan side. The last time I was there, the place was a mess because of the construction. I saw evidence at the time, and it may

Mme Borges : Dans le cadre de notre évaluation environnementale quinquennale, nous avons examiné deux options pour le dédoublement du pont existant. Ces deux options ont été écartées en raison de leurs impacts considérables sur l'environnement et les collectivités adjacentes à ce corridor. C'est au cœur du vieux Windsor, près de l'université et d'un collège. On a donc renoncé à ces possibilités pour cette raison. Pour que le propriétaire puisse construire un autre pont, une nouvelle évaluation environnementale est requise. Il a présenté une demande qui est en cours de traitement et pourrait procéder à la construction si le résultat est favorable. Cependant, comme le ministre l'indiquait, c'est un corridor très étroit qui traverse le cœur de la ville. Il est impossible d'y accroître la circulation; le réseau routier fonctionne déjà à pleine capacité. C'est pourquoi l'emplacement que nous proposons s'éloigne du tracé actuel.

Le sénateur Mercer : Certains de mes collègues ne connaissent peut-être pas la région, mais je dirais qu'on exagère un peu en parlant du cœur de la ville de Windsor et du cœur de la ville de Detroit. Je reconnais toutefois qu'il y a une congestion routière et que l'on se trouve à proximité de l'Université de Windsor.

Par ailleurs, une entente est intervenue il y a un certain nombre d'années entre le gouvernement du Canada et celui de l'Ontario afin de corriger ce qui a toujours été considéré comme le principal problème de ce côté-ci de la frontière, à savoir l'absence d'un lien entre l'autoroute 401 et le pont existant, ou n'importe quel pont en fait. Les premiers ministres fédéral et provincial alors en poste ont signé un accord à ce sujet. Cet accord n'a jamais abouti à des mesures concrètes. Je ne me souviens pas des chiffres exacts, mais le gouvernement du Canada et la province de l'Ontario avaient engagé des sommes à cette fin. Qu'est-il advenu de cette entente?

Mme Borges : En fait, il n'y a jamais eu d'entente à ce sujet. On a simplement annoncé que nous allions mener une évaluation environnementale relativement à un nouveau pont.

Le sénateur Mercer : Voilà encore des politiciens qui annoncent des choses avant que tout ne soit déterminé.

Mme Borges : Une nouvelle infrastructure a été construite sur le chemin Huron Church, si vous voyez où cela se situe. Vous l'ignorez peut-être, mais ce poste frontalier se distingue du fait que l'inspection secondaire par Douanes Canada ne s'effectue pas au pont lui-même. Elle a lieu trois kilomètres plus loin. Lorsqu'un camion arrive des États-Unis, il passe d'abord par l'inspection primaire. Si l'on juge nécessaire qu'il soit déchargé et vérifié, il se rend sans escorte trois kilomètres plus loin au poste appartenant au propriétaire du pont Ambassador. Cela pose un problème de sécurité pour nos collègues des douanes.

Par ailleurs, nous avons aménagé une toute nouvelle intersection qui facilite les manœuvres des camions devant transiter par ce poste. C'est donc un plus pour l'entreprise, comme bien d'autres investissements consentis dans la ville de Windsor grâce aux fonds dont vous parliez, sénateur.

Le sénateur Mercer : Traversons la rivière un moment pour nous retrouver au Michigan. La dernière fois que je m'y suis rendu, la situation était chaotique en raison des travaux de

have changed since then, that this was the single largest highway construction project ever undertaken by the State of Michigan. The objective was to take all of the interstate highways that come in and out of Detroit and feed the border, which are the lifelines of Canadian industry, as we feed our products into the United States. They were bringing them all together and ensuring that things worked. While I did not see the finished project, it seemed to me that it all seemed to end at the Ambassador Bridge from the American side.

Therefore, when we build a new bridge, will we have to move all that work that the good citizens of the State of Michigan, and probably the United States of America, helped pay for either up or down the river, depending on where this new bridge will be?

Ms. Borges: In fact, no. The project you are referring to is finally complete. It was two parts. One brought together the interstate system, and the other part was building a new connection from the plaza to the interstate system. The project was done with the highways — by the State of Michigan. The plaza was paid for by the U.S. federal government and the money provided to Michigan so that the owner of the bridge, Mr. Maroun, could construct this project, which is called the Gateway Project.

I do not know if you have kept an eye on the happenings down there, but earlier this year and last year several law suits were filed by the State of the Michigan against Mr. Maroun, because instead of using that money how it was meant to be used — to provide good connections — he used it to build a duty-free shop, a gasoline station and blockages to the new crossing. As a result, he was put in jail for two days, and the State of Michigan had to take over the project to complete it. It has finally been completed and is now open to traffic as of last month.

Senator Mercer: I was familiar with that.

We have the Prime Minister's announcement and the analysis over the past 12 or 18 hours since the election that everyone is happy on the Canadian side that we can proceed with this. They continue to talk about an analysis from an American point of view that this would be a no-cost thing for the Americans. I am quite happy to do business with our neighbours to the south; they are our best customers and we are their best customers. However, it seems to me that if we are building something that will benefit them just as much as it will benefit us, why are we the only ones paying?

Mr. Lebel: We will be refunded through tolls. We will only advance the money. That is how we will pay for it — by tolls. At the end, we will not pay more than that.

Senator Mercer: We will put up the money through either guaranteed loans or some magical thing that the government seems to come up with to make these projects work. I still do not understand. We will be taking the risk. We, as Canadians, will be taking all the risks. There is no question that we will get a good

construction en cours. J'ai su à l'époque, mais ce n'est peut-être plus le cas aujourd'hui, qu'il s'agissait du plus important chantier routier jamais réalisé par l'État du Michigan. L'objectif était de raccorder toutes les autoroutes inter-États qui rejoignent la frontière à Detroit, autant d'artères essentielles pour l'acheminement de nos produits vers les marchés américains. On voulait que tout ce réseau puisse s'harmoniser de façon efficace. Je n'ai pas vu le produit fini, mais toutes ces artères semblaient vouloir aboutir au pont Ambassador du côté américain.

Si nous construisons un nouveau pont, faudra-t-il refaire tous ces raccordements à l'emplacement que nous aurons choisi alors que les citoyens du Michigan, et sans doute ceux des États-Unis dans leur ensemble, ont déjà payé pour tout cela?

Mme Borges : Ce ne sera pas le cas en fait. Le projet dont vous parlez est finalement terminé. Il a été réalisé en deux parties. On a d'abord raccordé tout le réseau routier inter-États avant de construire un nouvel échangeur le reliant à la plateforme de sortie du pont. Le chantier autoroutier a été financé par l'État du Michigan. Le raccordement avec la plateforme, ce qu'on a appelé le projet Gateway, a été réalisé par le propriétaire du pont, M. Maroun, grâce au financement obtenu du gouvernement fédéral américain par l'entremise de l'État.

Je ne sais pas si vous avez suivi ce qui s'est passé là-bas depuis l'an dernier, mais l'État du Michigan a intenté plusieurs poursuites judiciaires contre M. Maroun car, plutôt que d'utiliser ces fonds aux fins prévues — à savoir pour améliorer les liens routiers —, il s'en est servi pour construire une boutique hors taxes, une station d'essence et des assises pour une nouvelle travée. En conséquence, il a été incarcéré pendant deux jours et l'État du Michigan a dû prendre en charge le projet pour le mener à terme. C'est maintenant chose faite et les nouvelles installations ont été ouvertes à la circulation le mois dernier.

Le sénateur Mercer : Oui, j'étais au courant.

Il y a eu l'annonce du premier ministre et les analyses des résultats électoraux au cours des 18 dernières heures, et tout le monde du côté canadien semble se réjouir du fait que nous puissions aller de l'avant avec ce projet. Du point de vue des États-Unis, on continue de parler d'une initiative qui ne coûtera pas un sou aux Américains. Je suis très heureux que nous puissions faire des affaires avec nos voisins du Sud; ils sont nos meilleurs clients et nous sommes leurs meilleurs clients. Cependant, il me semble que si nous construisons quelque chose qui leur profitera autant qu'à nous, nous ne devrions pas être les seuls à en faire les frais.

M. Lebel : Nous allons récupérer ces fonds grâce au péage. C'est simplement de l'argent que nous avançons. C'est le péage qui va financer le tout. En fin de compte, nous ne paierons pas davantage que les États-Unis.

Le sénateur Mercer : Nous allons avancer les fonds au moyen de garanties de prêt ou d'une autre astuce du genre de celles que le gouvernement semble toujours pouvoir sortir de son sac pour rendre ces projets possibles. Mais je ne comprends toujours pas. C'est nous, Canadiens, qui allons assumer tous les risques. Il ne fait

deal of benefit — and I am not questioning that — as will the people of Michigan and the United States, who are taking no risks. I find that curious.

Ms. Borges: As the minister said, we will front the money but then we will get repaid through tolls.

You should be aware, however, that money for two of the other bridges between Canada and Michigan, at Sault Ste. Marie and at Sarnia, was fronted by Michigan and was paid back through toll revenue. This time, we are taking the lead because they are having problems in their state. They did it before, and they have been repaid through toll revenue over the years.

Senator Mercer: Are they still receiving the money from the tolls at those other two bridges?

Ms. Borges: Both companies receive money from the tolls. There is a Canadian company on the Canadian side and the Department of Transport for Michigan on the American side. The bridges have been paid off, so both sides receive toll revenue. On this new bridge, we would receive the toll revenue until it is fully paid.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: I do not have Senator Mercer's background, but I have a few quick questions, to improve my knowledge of this project. If we need a bill to build a bridge, is it because it is an international bridge or because of loans?

Ms. Borges: We need the legislation for this project because of legal challenges that we are in the process of dealing with. We would normally use the legislation that Senator Dawson mentioned, the International Bridges and Tunnels Act. On the American side, they need a presidential permit that authorizes all international structures.

Senator Boisvenu: There is no need for specific legislation when it an interprovincial bridge is involved?

Mr. Lebel: With the adopted legislation, even the international aspect would be covered by this part. The specific context of the owner who continues to interrupt everything regularly — and I do not want to spend too much time on this — as Ms. Borges explained, brings a particular context. There is the issue of the presidential permit. We were almost at that point a few weeks before the elections. It came very close. You will understand that the elections halted the process of getting this permit. Everyone supported us in this project. This brings about something different. We will continue to work on it.

I must add another important element. We said when we announced the bridge that the steel used in its construction would be North American steel, from Canada and the United States,

aucun doute que l'exercice nous sera extrêmement profitable — et je ne mets pas cela en cause — mais ce sera la même chose pour les gens du Michigan et des États-Unis, qui ne risqueront pourtant rien dans l'affaire. Je trouve cela un peu étrange.

Mme Borges : Comme le ministre l'indiquait, nous allons avancer l'argent pour le récupérer ensuite au moyen du péage.

Il faut toutefois savoir que la mise de départ pour les deux autres ponts reliant le Canada et le Michigan, à Sault-Sainte-Marie et à Sarnia, a été assumée par le Michigan et remboursée au moyen des recettes du péage. Cette fois-ci, nous nous occupons du financement initial, car l'État connaît certains problèmes. Le Michigan l'a fait dans les deux dossiers précédents et a pu récupérer sa mise de fonds avec les années grâce aux revenus provenant du péage.

Le sénateur Mercer : Est-ce que l'État du Michigan encaisse toujours le péage pour ces deux autres ponts?

Mme Borges : Les sommes versées en péage sont maintenant partagées entre une entreprise canadienne et le ministère des Transports du Michigan du côté américain. Maintenant que les deux ponts sont entièrement payés, les recettes du péage sont partagées entre les deux pays. Pour le nouveau pont qui sera construit, nous toucherons ces recettes jusqu'à ce qu'il soit entièrement payé.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je n'ai pas l'historique du sénateur Mercer, mais j'ai quelques petites questions. J'y vais pour améliorer mes connaissances de ce projet. Si nous avons besoin d'un projet de loi pour la construction du pont, est-ce parce que c'est un pont international ou à cause des emprunts?

Mme Borges : Nous avons besoin de la loi pour ce projet à cause des poursuites judiciaires qu'on est en train de prendre. Normalement, nous utiliserions la loi que le sénateur Dawson a nommée, la Loi pour les ponts et tunnels internationaux. Du côté américain, ils ont besoin d'un permis présidentiel qui autorise toutes les structures internationales.

Le sénateur Boisvenu : Il n'y a pas la nécessité d'une loi spécifique lorsqu'il s'agit d'un pont interprovincial?

M. Lebel : Même en ce qui concerne l'aspect international, avec la loi adoptée, on couvrirait cette partie. Le contexte particulier de la présence du propriétaire qui poursuit à tout rompre régulièrement — et je ne veux pas trop faire de commentaires là-dessus —, comme Mme Borges vous l'a dit, amène un contexte particulier. Il y a la question du permis présidentiel. Nous étions presque rendus quelques semaines avant les élections. C'est venu bien près. On comprendra que la période électorale a arrêté le processus d'émission de ce permis. Tout le monde nous appuyait dans ce projet. Cela amène une autre nature. Nous allons continuer à travailler.

Je dois ajouter un autre élément important. Nous avons bien dit lorsque nous avons fait l'annonce du pont, que l'acier inclus dans la construction de ce pont serait de l'acier nord-américain,

and that the employees who would work on it would be from Canada and the U.S. We will see how the P3 competition unfolds, but it is really in the spirit of the particular context of this bridge that we have to react. We have protected certain elements that should be brought in to build the bridge. We at least have the certainty that, for this part, what we already have in hand can be considered.

Senator Boisvenu: Will the current bridge continue to operate until the other one is built?

Mr. Lebel: Even if it continues, it is a private company that will continue to do business. We know that there is currently a lot of traffic. There were some threats recently, and we had to close the bridge. The tunnel alone cannot handle all the traffic and it allows for the transport of material from both sides, but it is a small tunnel with large trucks. We expect that, in the next 30 years, the number of trucks will triple and the number of cars will double. We need to ensure that traffic can get through adequately.

Senator Boisvenu: Have you decided on a bridge or a tunnel?

Mr. Lebel: We are in the middle of that. Ms. Borges can answer that question.

Ms. Borges: It will be a bridge because of the navigation on the Detroit River.

Senator Boisvenu: You could build a bridge like the Chesapeake Bay Bridge, which goes under the water.

Ms. Borges: But there are too many trucks that cross the bridge. And it is not good because of the transportation of dangerous goods.

Senator Boisvenu: What management model will be used? This is public money. Will it be administered by the state or will you subcontract with the private sector for the tollbooth and maintenance positions?

Mr. Lebel: This is an important part of the implementation process. To build a bridge with another country, to advance money to one of the Canadian provinces, you need to ensure that the structure in place meets our needs and to know how this organization would be set up.

Ms. Borges: It is with the private sector. The model used is the same as for the Confederation Bridge, between New Brunswick and Prince Edward Island. They will build, operate and look after all the maintenance on the bridge for 20, 30 or 40 years. This remains to be determined.

Mr. Lebel: We are going to have to appoint people to boards of directors, a little like we did in all the organizations under the jurisdiction of the Department of Transport.

Senator Boisvenu: In terms of aircraft equipment, why did Canada not sign the Cape Town Convention?

du Canada et des États-Unis et que les employés qui y travailleraient seraient des deux pays. On verra comment va se dérouler l'appel d'offres pour le partenariat public-privé, mais c'est vraiment dans l'esprit du contexte particulier de ce pont qu'on a dû réagir. Nous avons protégé certaines parties des éléments qui devaient être amenés pour construire le pont. Nous avons au moins la certitude que pour cette partie, ce que nous avons déjà en main pourra être considéré.

Le sénateur Boisvenu : Le pont actuel va maintenir le service jusqu'à la construction de l'autre?

M. Lebel : Même s'il continue, c'est une entreprise privée qui va continuer à faire affaire. Nous savons qu'il y a beaucoup de circulation présentement. Il y a eu des menaces récemment et nous avons dû fermer le pont. Le tunnel à lui seul ne peut pas subvenir complètement au trafic et il permet le transport des matières des deux côtés, mais c'est un petit tunnel avec de gros camions. Nous prévoyons que dans les 30 prochaines années, nous connaîtrons une augmentation de trois fois le nombre de camions qui y passent actuellement et deux fois plus de voitures. Il faut s'assurer que le trafic se fasse adéquatement.

Le sénateur Boisvenu : Avez-vous opté pour un pont aérien ou un pont tunnel?

M. Lebel : Nous sommes dans le processus. Mme Borges peut répondre à cette question.

Mme Borges : C'est un pont aérien à cause de la navigation sur la rivière Detroit.

Le sénateur Boisvenu : On peut faire un pont comme le Chesapeake Bay Bridge, qui passe en dessous de l'eau.

Mme Borges : Mais le nombre de camions qui passent est trop élevé. Et c'est préjudiciable à cause du transport des marchandises dangereuses.

Le sénateur Boisvenu : Quel sera le modèle de gestion? Ce sont des deniers publics. Est-ce que ce sera administré par l'État ou vous allez sous-traiter avec le secteur privé pour les postes de péage et l'entretien?

M. Lebel : Il s'agit d'un élément important de la mise en place du processus. Pour faire un pont avec un autre pays, avancer l'argent dans une des provinces du Canada, il fallait s'assurer que la structure en place réponde à nos besoins et savoir comment serait constitué cette organisation.

Mme Borges : C'est avec le secteur privé. Le modèle utilisé est le même que pour le pont de la Confédération, entre le Nouveau-Brunswick et l'Île-du-Prince-Édouard. Ils vont construire, opérer et faire tout l'entretien du pont pendant 20, 30 ou 40 ans. Cela reste à déterminer.

M. Lebel : Nous allons devoir nommer les gens sur les conseils d'administration, un peu comme on le fait dans l'ensemble des organisations sous la juridiction du ministère des Transports.

Le sénateur Boisvenu : Relativement au matériel de l'équipement aéronautique, pourquoi le Canada n'était-il pas signataire de la convention Cape Town?

Mr. Lebel: A willingness to participate was announced in 2004-05. I am going to ask Mr. Stacey to add to this.

Colin Stacey, Director, National Air Services Policy, Transport Canada: We signed the convention in 2004, but we have not ratified it. The provinces and territories need to participate in some parts of the agreement.

Basically, in 2004, only two provinces had the necessary legislation. Right now, all but three provinces have it. In addition, there have been changes at the international level, especially under the Sector Understanding on aircraft equipment, which is another OECD agreement. This other agreement sets some conditions so as to generate profits especially in the context of aircraft financing. It is important to implement the protocol and the Cape Town Convention to some degree according to some specific conditions described in the sector understanding. Because of the changes made to the sector understanding over the past five years, we had to wait to ratify the Cape Town Convention and the protocol.

Mr. Lebel: Let me add something to that. At the moment, New Brunswick, Prince Edward Island and Yukon are the provinces and the territory that have not subscribed to the principle. Since the other parts of the country have done so, we feel better about it. That is why we are moving forward and, as I said earlier, airlines and manufacturers alike are asking us to subscribe to the principle. We know that the global market is very tight and the profit margin is very narrow; so we need to help our companies and this is certainly one of the best ways to do so.

[English]

Senator Eggleton: Much to my surprise, I received information that suggests the traffic on the bridge and in the tunnel is actually down. I thought they would have been going up, but apparently it has been falling since 1999. Will that continue to be the case? What is the justification for this bridge? How does the current bridge relate to all of this? Will it continue to survive? If the traffic is going down, how will it be possible?

Ms. Borges: The traffic went down as a result of September 11, 2001. At that point, there was a huge dip in the traffic. In the last three to four years, the traffic has been continuously going up. In fact, over the last two years at the bridge there has been an increase of 14 per cent per year. The traffic is continuing to go up. It does vary if there is construction happening, and there was construction for the last two years as a result of the project that I mentioned earlier.

You must know that at this bridge there are 7,000 trucks per day. It is a four-lane bridge, unlike the other ones that are five or more. That is more traffic than the next two busiest bridges combined. The bridge at Sarnia, coupled with the Peace Bridge at

M. Lebel : On avait dénoncé une volonté d'y participer, depuis 2004-2005. Je vais demander à M. Stacey de poursuivre.

Colin Stacey, directeur, Politique de services nationaux aériens, Transports Canada : Nous sommes signataire de la convention depuis 2004, mais nous ne l'avons pas ratifiée. Il faut la participation des provinces et territoires pour certains éléments de l'accord.

En principe, en 2004, seules deux provinces avaient la législation nécessaire. Actuellement, toutes les provinces l'ont sauf trois. De plus, il y a eu des changements dans le contexte international, surtout dans l'Accord sectoriel sur l'équipement aéronautique, qui est un autre accord dans le cadre de l'OCDE. Cet autre accord établit certaines conditions pour avoir des bénéfices surtout dans le contexte du financement des aéronefs. Il est important de mettre en œuvre le Protocole et la Convention de Cape Town d'une certaine façon selon certaines conditions particulières qui sont décrites dans l'accord sectoriel. À cause des changements vus dans l'accord sectoriel lors des derniers cinq ans, il a fallu attendre pour ratifier la Convention de Cape Town ainsi que le protocole.

M. Lebel : Je vais compléter cette réponse, si vous me le permettez. À l'heure actuelle, le Nouveau-Brunswick, l'Île-du-Prince-Édouard et le Yukon sont les provinces et le territoire n'ayant pas adhéré au principe; les autres régions du pays y ayant adhéré, nous nous sentons plus confortables. C'est la raison pour laquelle on avance et, comme je l'ai dit tantôt, les compagnies aériennes nous le demandent tout autant que les constructeurs. On sait que c'est un marché mondial très serré et la marge de profit est très mince; on doit donc aider nos compagnies et c'est sûrement une des bonnes façons de le faire.

[Traduction]

Le sénateur Eggleton : À ma grande surprise, j'ai obtenu des données indiquant que la circulation sur le pont et dans le tunnel est en fait à la baisse. J'aurais cru qu'elle augmentait, mais il semblerait qu'elle diminue depuis 1999. Est-ce que cette tendance se maintiendra? Dans ce contexte, qu'est-ce qui justifie la construction d'un nouveau pont? Qu'advient-il du pont existant? Demeurera-t-il en opération? Si la circulation diminue, comment cela est-il possible?

Mme Borges : La circulation a diminué à la suite des événements du 11 septembre 2001. À ce moment-là, nous avons encaissé une forte baisse. Depuis trois ou quatre ans, la circulation a recommencé à augmenter. De fait, la circulation sur le pont a grimpé de 14 p. 100 par année, au cours des deux dernières années. Et elle va continuer de croître. Il peut y avoir des variations lorsqu'il y a des chantiers de construction, et c'est ce qui s'est produit depuis deux ans en raison du projet dont je parlais tout à l'heure.

Il faut savoir que 7 000 camions par jour empruntent ce pont. C'est un pont à quatre voies, alors que les autres en comptent cinq ou plus. Si l'on combine les deux autres ponts les plus occupés, on n'arrive même pas à ce flux de circulation. Au chapitre de la

the Niagara area, does not handle as much traffic as this bridge does alone. This bridge is 83 years old; we have to take that into account. If there is an accident on the bridge or if there is a security incident on the bridge, the traffic gets backed up so much that there is no other option in the area. In the Niagara area we have two bridges that handle trucks within kilometres of each other, plus two additional passenger vehicle bridges. There are four bridges that can handle truck or vehicle traffic. In Windsor, there is one and that is it. There is nothing else.

Senator Eggleton: This becomes a backup for that.

Ms. Borges: Yes, and a security risk.

Senator Eggleton: It also has to pay its way. You still will have the Ambassador Bridge, I assume?

Ms. Borges: Yes.

Senator Eggleton: The owner will still maintain that? He may even cut his prices to compete with your bridge. The volumes that you say are increasing, have they gone back to the pre-9/11 period?

Ms. Borges: No, they have not because some of the traffic has diverted to rail and some has diverted to Sarnia. In Sarnia there has been some growth. Until the economy gets back to the robust economy it was even before 2008, it will not grow as fast. The projections we have done were done before, in 2004, and we have updated them twice since then. We will do another update. Over the next 30 years truck traffic is expected to triple and vehicle traffic to double. That is what we have to look for. These bridges are 100-year-old structures. We need to make sure there is a structure there for the next 100 years to handle the growth in traffic.

Senator Eggleton: The numbers that I have here indicate that the traffic on the bridge is down 42 per cent and the truck traffic is down 60 per cent. They could be valid numbers, then.

Ms. Borges: From what they were prior to 2001, potentially, yes, but not in the last few years.

Mr. Lebel: Who knows where the American economy is going at the moment. We all expect to have a better economy in the U.S.A. soon.

Senator Eggleton: We all hope for that.

Mr. Lebel: We all hope and we have to work to help that happen.

Senator Eggleton: I thought our focus was more on China and India, not on the United States.

circulation, ce pont à lui seul dépasse l'achalandage total de ceux de Sarnia et du pont Peace dans la région de Niagara. Il faut également tenir compte du fait que le pont a été construit il y a 83 ans. S'il s'y produit un accident ou une alerte de sécurité, la circulation est refoulée de façon inimaginable, car il n'y a pas d'autre option dans le secteur. Dans la région de Niagara, nous avons deux ponts permettant le passage de camions à quelques kilomètres de distance, plus deux autres pour les véhicules automobiles. Il y a donc en tout quatre ponts pour les camions et les autres types de véhicules. À Windsor, il y a seulement celui-là et c'est tout. Il n'y a pas d'autre option.

Le sénateur Eggleton : Le pont proposé devient donc une solution de rechange pour le pont existant.

Mme Borges : Oui, et une précaution de sécurité.

Le sénateur Eggleton : Il devra également s'autofinancer. Le pont Ambassador demeurera en activité, je présume?

Mme Borges : Oui.

Le sénateur Eggleton : Le propriétaire le maintiendra en opération? Il pourrait même réduire ses prix pour faire concurrence à votre pont. Vous dites que la circulation augmente de nouveau, mais a-t-elle atteint les niveaux antérieurs au 11 septembre?

Mme Borges : Non, parce qu'une partie du transport se fait maintenant par voie ferroviaire et une partie a été redirigée vers Sarnia. Ce dernier pont connaît d'ailleurs une certaine croissance. L'augmentation demeurera limitée tant que l'économie ne sera pas aussi florissante qu'elle l'était avant 2008. Nos projections avaient été établies auparavant, soit en 2004, et ont été revues à deux reprises depuis. Nous allons d'ailleurs les revoir à nouveau. On prévoit que la circulation des camions va tripler alors que celle des véhicules va doubler au cours des 30 prochaines années. C'est ce que l'avenir nous réserve. Les ponts actuels remontent à une centaine d'années. Nous devons nous assurer de mettre en place les infrastructures nécessaires pour absorber la croissance de la circulation au cours des 100 prochaines années.

Le sénateur Eggleton : Selon les chiffres que j'ai, la circulation a baissé de 42 p. 100 sur le pont et de 60 p. 100 dans le tunnel. Il se peut donc que ces chiffres soient conformes à la réalité.

Mme Borges : Par rapport au niveau d'avant 2001, c'est effectivement possible, mais pas comparativement à des années plus récentes.

M. Lebel : Qui sait où s'en va l'économie américaine? Nous nous attendons tous à ce qu'elle reprenne sous peu du poil de la bête.

Le sénateur Eggleton : C'est ce que nous espérons tous.

M. Lebel : Nous l'espérons et nous devons nous employer à accélérer les choses.

Le sénateur Eggleton : Je pensais que nos efforts allaient davantage du côté de la Chine et de l'Inde, plutôt que vers les États-Unis.

Mr. Lebel: We can do both.

Senator Eggleton: Can I ask about Division 12, which is the interactive advanced passenger information system, this initiative?

Ms. Borges: That is for the CBSA.

The Chair: That is a question for our next witnesses, if you do not mind.

Senator Eggleton: The minister will not take this?

The Chair: Maybe he has an opinion, so I will let him answer the question.

Senator Eggleton: My concern is the handling of the data in the United States. How secure and how safe will the privacy be for the information with respect to Canadians? South of the border, they outsource some of this data gathering information. I think that would be of some concern to Canadians. I am wondering how Canadian interests are going to be safeguarded. How can we mitigate these concerns that people might have about how this information might be used and where it might end up?

Mr. Lebel: We respect the privacy of our Canadian citizens; we respect the privacy of Americans coming to Canada. I am sure they do the same in their country.

Senator Eggleton: Okay. Well, maybe I will ask the border officials.

[Translation]

Senator Verner: Thank you, Mr. Minister. Ms. Borges, let me applaud you for your patience and perseverance over the past 11 years.

Mr. Minister, I understand that you were one of the many supporters of the project. And as you know, yesterday, in the U.S. elections, proposal six was defeated, which makes it possible to continue with the project.

The bill highlights the fact that there will be exemptions to certain laws for the project proponents. I understand the context and the fact that we do not want to end up in court and be back here in 10 or 11 years. That said, could you tell us if there is a way for the public to express its opinion? Is there any type of public consultation or an outlet for the public at large without having to go through lengthy legal proceedings?

Mr. Lebel: Ms. Borges will give you an answer.

You are right about the importance of what happened last night. I want to publicly say how blessed we are to have a partner like Governor Snyder. The governor has personally joined this fight, not for him, but for his people. This is very important for the Canadian economy. It is also important for Michigan to be able to carry out this major project. Governor Snyder and Ambassador Jacobson, as well as Canada's Ambassador Doer in

M. Lebel : Nous pouvons travailler sur les deux fronts à la fois.

Le sénateur Eggleton : Puis-je poser une question au sujet de la Section 12 concernant l'initiative de système interactif pour l'information préalable des voyageurs?

Mme Borges : C'est un dossier de l'ASFC.

Le président : Il vaudrait mieux poser la question à nos prochains témoins, si vous n'y voyez pas d'inconvénient.

Le sénateur Eggleton : Le ministre ne pourrait pas y répondre?

Le président : Il a peut-être une opinion à ce sujet, alors je vous laisse poser la question.

Le sénateur Eggleton : Je m'inquiète au sujet du traitement des données par les États-Unis. Dans quelle mesure les renseignements personnels des Canadiens seront-ils protégés? Nos voisins du Sud confient à des entrepreneurs externes une partie des activités de cueillette des données. Je pense que cela pourrait préoccuper les Canadiens. Je me demande donc comment on parviendra à sauvegarder les intérêts des Canadiens. Comment pouvons-nous atténuer ces préoccupations des gens quant à l'utilisation de leurs renseignements personnels et au sort qu'on leur réservera?

M. Lebel : Nous respectons la vie privée de nos concitoyens canadiens. Nous faisons de même pour les Américains qui viennent au Canada. Je suis persuadé que les États-Unis en font tout autant.

Le sénateur Eggleton : D'accord. Je ferais peut-être mieux de poser la question aux gens des services frontaliers.

[Français]

Le sénateur Verner : Merci, monsieur le ministre. Madame Borges, je tiens à vous féliciter pour vos 11 années de patience et de persévérance.

Je comprends, monsieur le ministre, que vous avez été parmi les nombreux partisans du projet. Vous savez également que, hier, il y a eu rejet de la proposition six aux élections américaines et cela permet alors de poursuivre avec le projet.

Le projet de loi met en relief le fait qu'il y aura des exemptions qui vont viser certaines lois pour les promoteurs du projet. Je comprends le contexte parce qu'on ne veut pas se retrouver en contestation judiciaire et se revoir ici dans 10 ou 11 ans. Cela dit, êtes-vous en mesure de dire s'il y a une façon pour le grand public de donner son avis? Est-ce qu'il y a une forme de consultation publique ou un recours pour les gens du grand public? Et cela, sans faire appel à des recours judiciaires très longs?

M. Lebel : Mme Borges va répondre à ce sujet.

Vous avez raison de parler de l'importance de ce qui s'est passé hier soir. Je veux dire publiquement à quel point nous avons été choqués d'avoir un partenaire comme le gouverneur Snyder. Le gouverneur s'est impliqué personnellement dans cette lutte, pas pour lui, mais pour sa population. C'est très important pour l'économie canadienne, mais c'est aussi important pour le Michigan de pouvoir réaliser ce grand travail. Le gouverneur

the United States, have really played a major role as partners in this matter. I would like to thank them for their support. When we go ahead with those amendments or pieces of legislation, it is because they are in the best interest of the public.

Ms. Borges: During the environmental process, we held 300 public hearings over five years, during which we studied this project.

Then, every time we have to request a licence or, in this case, an exemption, the company has to file a complaint with the minister and has to describe in detail all the initiatives that the company will take to avoid environmental impacts. The First Nations, the provinces and everyone concerned can look at the plan, which is developed jointly with them, as well as the department responsible. There are a lot of consultations before the plan is submitted. If the company does not give consideration to the complaint, provisions in the legislation enable us to impose penalties to correct the situation.

Senator Verner: If, for one reason or another, a community disagrees when these plans are developed, is there a way for the community to express that or to bring it to your attention?

Ms. Borges: Yes. In the contract with a private company, we will have remedies, but we also require all crown corporations to organize one or two sessions every year so that the public can complain if there are community problems. And the minister is always available to hear those complaints and to receive letters or other submissions.

Mr. Lebel: A lot of work has been done to date. A number of files have moved forward on the environmental front, and on other fronts. A lot of work has been done on the ground. And to date, we have always managed to reconcile the interests of the whole community. And you are quite right to say that we will continue to do so in the future.

Senator Verner: I have one very Quebec question about the Champlain Bridge. This major bridge is a large-scale project. I understand that there is a procedure with specific exemptions for the Windsor bridge. Could this type of procedure be applied to the Champlain Bridge?

Mr. Minister, you said that you were hoping to shorten the time for the construction of the Champlain Bridge as much as possible, which, as we know, is a project that you and all Quebecers feel very strongly about.

Ms. Borges: Right now, we hope that we will not need to have this type of exemption because the environmental process is under way and we have to complete it by next year because the new legislation gives us one year to do everything. But things are going well and we hope to complete it by next year.

Snyder et l'ambassadeur Jacobson, ainsi que l'ambassadeur Doer du Canada aux États-Unis ont été des partenaires vraiment importants dans ce dossier. Je tiens à les remercier pour leur support. Lorsqu'on va de l'avant avec de telles modifications ou de telles lois, c'est bien sûr dans le plus grand intérêt du public.

Mme Borges : Au cours du processus environnemental, nous avons tenu 300 audiences publiques durant les cinq années pendant lesquelles nous avons étudié ce projet.

Ensuite, chaque fois qu'on doit demander un permis ou, dans ce cas, une exemption, la compagnie doit déposer une plainte auprès du ministre et doit détailler toutes les initiatives que prendra la compagnie pour éviter des impacts environnementaux. Les Premières nations, les provinces et toutes les personnes concernées peuvent examiner le plan, qui est développé en concertation avec eux, ainsi qu'avec le ministère responsable. Il y a beaucoup de consultations et le plan est ensuite déposé. Si la compagnie ne tient pas compte de la plainte, des dispositions dans la loi nous permettent d'appliquer des pénalités afin de corriger la situation.

Le sénateur Verner : Lors de l'élaboration de ces plans, si pour une raison ou pour une autre une communauté est en désaccord, y a-t-il une façon de le noter ou de le porter à votre attention?

Mme Borges : Oui. Dans le contrat avec la compagnie privée, on aura des recours, mais on oblige aussi toutes les sociétés d'État de tenir une ou deux sessions par année, s'il y a des problèmes communautaires, afin que le public puisse se plaindre. Et le ministre est toujours disponible pour écouter ces plaintes et recevoir des lettres ou d'autres soumissions.

M. Lebel : Il y a beaucoup de travail de fait à ce jour. Plusieurs dossiers ont avancé au niveau environnemental, à plusieurs niveaux. Il y a eu beaucoup de travail de terrain de fait. Et à ce jour, on a toujours réussi à concilier les intérêts de l'ensemble de la communauté. Et vous avez bien raison de dire qu'on continuera de la même façon.

Le sénateur Verner : J'ai une dernière question toute québécoise concernant le pont Champlain. Ce pont très important est un projet d'une grande envergure. Je comprends qu'il y a une procédure avec des exemptions de procédure particulières pour le pont Windsor. Est-ce que c'est le même type de procédure qui pourrait s'appliquer au pont Champlain?

Monsieur le ministre, vous avez dit que vous souhaitiez raccourcir le plus possible les délais pour la construction du pont Champlain qui, on le sait, est un projet qui vous tenait à cœur ainsi qu'à tous les Québécois.

Mme Borges : En ce moment, nous espérons ne pas avoir besoin de ce type d'exemption parce que le processus environnemental est en cours et on doit le terminer l'année prochaine parce qu'avec la nouvelle loi, nous avons un an pour faire tout le processus. Mais tout va bien et on espère le compléter l'année prochaine.

Mr. Lebel: Environmental studies have been shortened from 24 to 18 months. This is an evolutionary process. We said that there would be public consultations. You will see that those consultations will be announced in the next few weeks. Of course, we will listen to what people have to say. At the same time, we are developing a business plan and setting our deadlines. In the coming weeks, you will see that we will be talking about other aspects of the bridge. I will be making announcements before the holiday season. Things are on track.

Obviously, this is taking longer than I would have liked. But we have to do things the way they have to be done and we have to follow the whole construction process, with plans and specifications, options, architecture, and so on. We will get it done as soon as possible, but what is certain is that we are going to deliver a bridge. And I said that the people in my region would keep an eye on me, I swear. There are 275,000 people who follow me every day to see if I am doing my job.

Senator Boisvenu: Mr. Chair, I will address my questions to the next panel of witnesses.

The Chair: In that case, Mr. Minister, let us thank you once again for accepting our invitation.

We are going to suspend the meeting for a few minutes so that our second panel of witnesses can take their places.

[English]

Honourable senators, I remind the audience that the Standing Senate Committee on Transport and Communications is considering the pre-study of Divisions 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45.

On our second panel this evening, we have officials from the Canada Border Services Agency to discuss amendments to the Customs Act, Division 12 of the bill.

Appearing before us are Anita Henderson, Counsel, Legal Services; and Sharon McKeen, Manager, Travellers Unit, Advance Information and Program.

Thank you for coming. We will proceed with your opening statement and move to questions from the committee afterwards.

Sharon McKeen, Manager, Travellers Unit, Advance Information and Program, Canada Border Services Agency: Thank you, chair, members of the committee. It was supposed to be my colleague, Daniel Champagne, presenting to you. I am here because he is at the Finance Committee.

Thank you for the opportunity to be here today to discuss the three proposed changes to the Customs Act contained in Bill C-45.

M. Lebel : On a raccourci les études environnementales de 24 à 18 mois. On est dans un processus évolutif. On avait dit qu'il y aurait des consultations publiques. Vous verrez ces consultations annoncées dans les prochaines semaines. On va, bien sûr, prendre le pouls de la population. En même temps, on bâtit le plan d'affaire et nos échéanciers, et vous allez voir dans les prochaines semaines qu'il sera question d'autres éléments du pont. Vous me verrez communiquer des choses avant la période des fêtes. Cela va bon train.

Évidemment, c'est plus long que je le souhaiterais. Mais on doit faire les choses comme elles doivent être faites et respecter l'ensemble du processus de construction, de plans et devis, de choix, d'architecture et cetera. On fera le plus rapidement possible mais c'est clair qu'on va livrer un pont. Et j'ai dit que les gens de ma région me surveilleraient, paroles de bleuets, il y a 275 000 personnes qui me suivent à tous les jours pour voir si je fais mon travail.

Le sénateur Boisvenu : Monsieur le président, je poserai mes questions au prochain groupe de témoins.

Le président : Dans ce cas, monsieur le ministre, je réitère nos remerciements d'avoir accepté notre invitation.

Nous allons suspendre pour quelques minutes pour que notre prochain groupe de témoins puisse s'installer.

[Traduction]

Honorables sénateurs, je rappelle au bénéfice des gens qui nous regardent que le Comité sénatorial permanent des transports et des communications procède à l'étude préalable des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45.

Notre deuxième groupe de témoins pour ce soir est constitué de représentantes de l'Agence des services frontaliers du Canada qui viennent nous entretenir de la section 12 du projet de loi qui modifie la Loi sur les douanes.

Nous accueillons donc Anita Henderson, avocate, Services juridiques; et Sharon McKeen, gestionnaire, Unité des voyageurs, Information préalable et programmes.

Merci de votre comparution. Nous allons d'abord écouter votre déclaration préliminaire avant de passer aux questions des membres du comité.

Sharon McKeen, gestionnaire, Unité des voyageurs, Information préalable et programmes, Agence des services frontaliers du Canada : Merci à vous, monsieur le président, ainsi qu'aux membres du comité. C'est mon collègue, Daniel Champagne, qui devait vous présenter cet exposé. Je le remplace parce qu'il a été convoqué par le Comité des finances.

Merci de nous donner l'occasion de comparaître aujourd'hui pour discuter des trois modifications proposées à la Loi sur les douanes dans le projet de loi C-45.

Canada and its international partners, including the United States and the European Union, have a long tradition of working together to promote security and facilitate legitimate cross-border travel and trade.

The amendments to section 6 of the act will clarify the obligations of port authorities with respect to the maintenance of customs facilities. Section 12.1 is being revised to close gaps in the Customs Act regarding the pre-load reporting requirements for cargo, and subsection 107.1(1) is being expanded to include travellers who are expected to be on board a conveyance.

In terms of clarifications of port authority obligations with respect to the maintenance of customs facilities, owners/operators of international toll bridges and tunnels, airports, marine ports and railways provide, equip and maintain buildings, accommodations and other facilities for the proper detention and examination of imported goods free of charge to the Crown since section 6 was enacted in 1986. The amendment clarifies what has always been required by the CBSA and provided by owners and operators under section 6 of the Customs Act without imposing additional obligations or requirements.

This clarification is necessary because several international bridge and tunnel operators are challenging the scope of the original section. The goal of this amendment is to ensure access by the CBSA to adequate port of entry facilities free of charge.

On the advance data requirements for pre-screening cargo, section 12.1 is being revised to close gaps in the Customs Act regarding the pre-load reporting requirements for cargo. The CBSA assesses, as much as possible, the potential risk posed by goods before they arrive in Canada, allowing the agency to focus its examination and interdiction activities on high-risk goods while enabling low-risk cargo to enter Canada with minimal delay and intervention. This amendment will improve the risk assessment of goods before they arrive in Canada by requiring shippers to provide CBSA with cargo data before loading can commence, ensuring the integrity of supply chain.

On the pre-departure traveller information, the proposed amendments to subsection 107.1(1) allow the Minister of Public Safety to require information about any person on board, or expected to be on board, a conveyance. This amendment will improve the integrity of the risk assessments and mitigate health, safety and security threats prior to departure for Canada.

The three amendments before the committee will ensure that travellers and goods will not pose a threat to the safety and security to Canada.

Le Canada et ses partenaires internationaux, y compris les États-Unis et l'Union européenne, ont une longue tradition de collaboration pour promouvoir la sécurité et faciliter le commerce et les voyages transfrontaliers légitimes.

Les modifications à l'article 6 de la loi permettront de clarifier les obligations des autorités portuaires en ce qui concerne l'entretien des postes de douane. L'article 12.1 est en cours de révision pour corriger les lacunes de la Loi sur les douanes concernant les exigences de déclaration avant le chargement de fret. En outre, la portée du paragraphe 107.1(1) a été élargie afin d'inclure les voyageurs qui sont censés être à bord d'un moyen de transport.

Pour ce qui est de clarifier les obligations des autorités portuaires quant à l'entretien des installations frontalières, disons que les propriétaires/exploitants de ponts à péage, de tunnels internationaux, d'aéroports, de ports maritimes et de chemins de fer fournissent, équipent et maintiennent les bâtiments, les locaux et autres installations permettant de procéder, dans les conditions voulues, à la retenue et à l'examen des marchandises importées, sans frais pour la Couronne, depuis que l'article 6 a été adopté en 1986. La modification permet de préciser ce qui a toujours été exigé par l'ASFC et a toujours été fourni par les propriétaires et les exploitants en vertu de l'article 6 de la Loi sur les douanes sans imposer d'obligations ou d'exigences supplémentaires.

Cette clarification est nécessaire parce que plusieurs exploitants de ponts et de tunnels internationaux remettent en question la portée de l'article original. Cette modification vise à faire en sorte que l'ASFC puisse continuer à avoir accès sans frais aux installations des points d'entrée.

Pour ce qui est des exigences en matière de données préalables pour le filtrage du fret, l'article 12.1 est modifié afin de corriger les lacunes de la Loi sur les douanes concernant les exigences de déclaration préalable au chargement du fret. L'ASFC évalue, dans toute la mesure du possible, les risques posés par les marchandises avant leur arrivée au Canada, ce qui lui permet de concentrer ses activités d'examen et d'interdiction sur les marchandises à risque élevé, tout en faisant en sorte que le fret à faible risque puisse entrer rapidement au Canada, avec un minimum d'interventions. Cette modification permettra d'améliorer l'évaluation des risques des marchandises avant leur arrivée au Canada en exigeant que les expéditeurs fournissent à l'ASFC les données sur le fret avant que le chargement ait commencé, ce qui protégera l'intégrité de la chaîne d'approvisionnement.

Quant aux renseignements sur les voyageurs avant leur départ, les modifications proposées au paragraphe 107.1(1) permettront au ministre de la Sécurité publique d'exiger la production de renseignements sur toute personne à bord, ou censée être à bord, d'un moyen de transport. Cette modification permettra d'améliorer l'intégrité des évaluations des risques et d'atténuer les menaces pour la santé et la sécurité avant même le départ à destination du Canada.

Les trois modifications dont le comité est saisi garantiront que les voyageurs et les marchandises ne posent pas de menaces pour la santé et la sécurité au Canada.

Thank you for the opportunity to speak to you today. We look forward to answering questions from the honourable senators.

Senator Greene: It strikes me that there might be some privacy considerations around the advanced passenger information system. Have you had any conversations with the Commissioner of Privacy and what might the response have been?

Ms. McKeen: We certainly had a number of consultations and sessions with the Office of the Privacy Commissioner. As we are all well aware, they are very concerned about privacy safeguards on data, so advanced passenger data is no different. When we deal with the OPC, we do a privacy impact assessment. There have been three privacy impact assessments done on API/PNR, advanced passenger information/passenger name record. Two were done in 2003 and one was done in 2004.

At this point now, we are doing a revision to the privacy impact assessment to reflect changes in the program over the last 10 years since the program came into inception. We also had a joint review in 2008. We had an OPC audit in 2006, and we have met with the Office of the Privacy Commissioner in March 2011 and as recently as this past June 2012.

Senator Greene: Do you have any additional meetings planned?

Ms. McKeen: Absolutely. We have a meeting planned in about two weeks. The meeting is to provide them with technical specifications on PNR data.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you for joining us. This is very interesting. My question is related to Senator Greene's comments. I presume that this bill is in response to September 11, 2001, in terms of national security, correct?

[English]

Ms. McKeen: Yes, the initiative to provide advanced passenger data for all commercial carriers flying internationally inbound into Canada is very much in response to September 11, 2001. This is not for domestic flights or for outbound flights.

Senator Boisvenu: This is for international flights?

Ms. McKeen: Yes, arriving in Canada, not flying from Canada. It is not outbound and it is not domestic.

Senator Boisvenu: It will concern Canadians that are coming back from the United States?

Je vous remercie de m'avoir donné l'occasion de m'adresser à vous aujourd'hui. Nous sommes à votre disposition pour répondre aux questions des honorables sénateurs.

Le sénateur Greene : J'ai bien l'impression que le système d'information préalable des voyageurs pourrait soulever certaines préoccupations quant à la protection des renseignements personnels. En avez-vous discuté avec la commissaire à la protection de la vie privée et quelle réponse vous a-t-elle donnée?

Mme McKeen : Il va de soi que nous avons eu plusieurs consultations et discussions avec le Commissariat à la protection de la vie privée. Comme nous le savons tous très bien, le commissariat se préoccupe beaucoup des mesures de protection des données personnelles, et les renseignements préalables des voyageurs ne font pas exception. Lorsque nous traitons avec le commissariat, nous menons une évaluation des facteurs relatifs à la vie privée. Trois évaluations semblables ont été effectuées pour le programme de l'information préalable sur les voyageurs et du dossier passager (IPV/DP). Deux d'entre elles ont été réalisées en 2003 et l'autre en 2004.

Nous sommes justement en train de réviser l'évaluation des facteurs relatifs à la vie privée en fonction de l'évolution du programme au cours des 10 dernières années, c'est-à-dire depuis sa création. Nous avons aussi mené un examen conjoint en 2008. Le Commissariat à la protection de la vie privée du Canada a effectué une vérification de l'agence en 2006, après quoi nous avons rencontré l'équipe en mars 2011 et même en juin dernier.

Le sénateur Greene : D'autres rencontres sont-elles prévues?

Mme McKeen : Bien sûr. Nous prévoyons rencontrer le commissariat dans environ deux semaines pour lui remettre des spécifications techniques au sujet des dossiers passagers.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup d'être ici. C'est très intéressant. Ma question sera en rapport avec ce que le sénateur Greene a évoqué. Je suppose que ce projet de loi est dans la même lignée, relativement au 11 septembre 2001, en termes de sécurité nationale?

[Traduction]

Mme McKeen : En effet, c'est bel et bien en réaction au 11 septembre 2001 qu'a pris forme cette idée d'information préalable sur les voyageurs des vols internationaux de tous les transporteurs commerciaux à destination du Canada. Les vols intérieurs ou à destination d'autres pays ne sont pas touchés.

Le sénateur Boisvenu : Il s'agit de vols internationaux, n'est-ce pas?

Mme McKeen : Oui, ce sont les vols qui arrivent au Canada, mais pas ceux qui décollent d'ici. La disposition ne s'applique ni aux vols à destination d'autres pays ni aux vols intérieurs.

Le sénateur Boisvenu : Les Canadiens qui reviennent des États-Unis seront-ils touchés?

Ms. McKeen: Yes. It will affect all travellers.

Senator Boisvenu: All travellers entering Canada?

Ms. McKeen: Yes. The information is not attached to the nationality or the origin of the individual; it is tied to the commercial carriers flying into Canada.

[Translation]

Senator Boisvenu: The text says: “to require information about any person on board.” How do you define that “information”?

[English]

Ms. McKeen: Advanced passenger data, the API, is the biographical data contained on page 2 of your passport. Passenger name record deals with your itinerary, where you are flying to, how heavy your bags are, how did you book, when did you book. This type of information is all regulated under 107 of the Customs Act, and we have regulations that enact the requirement of the information.

Senator Boisvenu: Can you match a criminal file using that information?

Ms. McKeen: We receive the information, and then based on the risk indicators we do check certain enforcement and immigration databases, and we analyze the level risk of the individual coming in. At this point, the information is given at time of departure so the individual is on the plane, the door is closed and on the way to Canada. The information is provided; we do an analysis of the risk level of the individuals on the plane while they are en route. The requested amendment is to have the information for those expected to be on board, so before they board the airplane, up to 72 hours in advance of travel.

[Translation]

Senator Boisvenu: Here is my last question. What has led you to make those amendments? Have any particular incidents taken place? Is it because of the content of agreements with the U.S. and other countries? What is prompting Canada today to increase the amount of passenger information? What situation has led us to that?

[English]

Ms. McKeen: I would not necessarily say it is one particular situation. There are many factors taken into consideration. Number one would be short duration flights. As I indicated previously, the information is only sent at time of departure. Short duration flights, many flights landing at the same time means that our officers are targeting and intelligence officers now

Mme McKeen : Oui, comme tous les voyageurs.

Le sénateur Boisvenu : Tous les voyageurs qui entrent au Canada?

Mme McKeen : En effet. Les renseignements ne sont pas liés à la nationalité ou à l'origine d'un individu, mais plutôt aux vols des transporteurs commerciaux à destination du Canada

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Dans le texte, en français, il est dit : « que soient présentés des renseignements réglementaires sur les personnes ». Comment définissez-vous les renseignements réglementaires?

[Traduction]

Mme McKeen : L'information préalable sur les voyageurs, ce sont les données signalétiques de la page 2 du passeport. Le dossier passager porte quant à lui sur l'itinéraire, la destination, le poids des bagages, le mode de réservation et la date d'achat du billet. Ces renseignements se rapportent à l'article 107 de la Loi sur les douanes et font l'objet de règlements, qui énoncent l'obligation de les fournir.

Le sénateur Boisvenu : Ces renseignements permettraient-ils de retrouver un casier judiciaire?

Mme McKeen : Nous recevons l'information et, selon les indicateurs de risque, nous consultons ensuite certaines bases de données sur l'exécution de la loi et sur l'immigration afin de déterminer le niveau de risque de la personne qui entre au pays. À l'heure actuelle, l'agence reçoit l'information au moment du décollage, lorsque le passager est à bord de l'avion, que la porte est fermée et qu'il est en route pour le Canada. Nous obtenons les renseignements à ce moment et, pendant le trajet, nous analysons le risque que pose la personne à bord de l'avion. La modification vise à ce que l'agence reçoive l'information sur les passagers qui devraient être à bord avant l'embarquement et même jusqu'à 72 heures avant le déplacement.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Dernière question, qu'est-ce qui vous a amenés à adopter ces modifications? Est-ce qu'il y a eu des événements? Est-ce que c'est à l'intérieur d'ententes avec les Américains ou à l'international? Qu'est-ce qui amène le Canada aujourd'hui à augmenter le nombre d'informations sur les passagers? Quelle situation nous amène à cela?

[Traduction]

Mme McKeen : Ce n'est pas nécessairement attribuable à une situation particulière. De nombreux facteurs entrent en ligne de compte, le plus important étant la courte durée des vols. Comme je l'ai dit, l'information n'est pas envoyée avant le décollage. En raison des vols de courte durée et de l'arrivée de nombreux avions à la fois, nos agents doivent cibler certains passagers. Les agents

have to evaluate the risk and manage the workload coming in, which gives us a short time frame to evaluate that risk and be able to react appropriately.

As well, if we can identify the risk early in the travel continuum and identify the risk before the individual travels, then we have the time to react. In today's world, we do not have the ability to react and to stop the threat from coming to Canadian soil.

Senator Boisvenu: To your knowledge, has a situation happened in Canada wherein if the new rules were adopted those situations would not have happened as in the past?

Ms. McKeen: It is hard to predict what could have been, but the essence is that if we have the information earlier it gives us the ability to evaluate the risk and be able to mitigate it before coming onto Canadian soil.

[Translation]

Senator Boisvenu: But there has been no situation in the past that would basically allow us to say that these regulations would have made it possible to avoid it. So we are really working on prevention, rather than correction.

[English]

Ms. McKeen: There could have been. I will not comment on any particular case in the past. That is all to say, though, that risk indicators that are present and the intelligence and enforcement information that we obtain always puts us in a better position to protect Canadians.

Senator Eggleton: Part of the objective I understand is to stop people from coming into the country that are high risk, but that does not apply to Canadian citizens, I would not think. You have to let a Canadian citizen back into the country.

Ms. McKeen: Absolutely. You are correct that Canadian citizens have the right of entry.

However, if you pose an immediate threat to the safety of the aircraft or the Canadian public, then that would be the opportunity where we would prevent you from coming back.

Senator Eggleton: These kinds of assessments —

Ms. McKeen: That would likely be the only —

Senator Eggleton: Okay. I understand what you are saying. These kinds of assessments have gone on for many years, except you are getting new instruments for being able to stop them, perhaps.

Will there be any difference in the line of questioning, the information that these passengers are expected to provide from what has been the case in the past?

Ms. McKeen: No, there is not. The information we are seeking remains the same. The only amendment we are seeking is to receive the information earlier.

du renseignement doivent désormais évaluer le risque et gérer un grand volume de passagers, ce qui ne leur laisse pas beaucoup de temps pour prendre les mesures qui s'imposent.

De plus, si nous arrivions à identifier les passagers à risque au début de leur voyage et même avant, nous aurions le temps d'intervenir. Mais à l'heure actuelle, nous ne sommes pas en mesure de réagir et d'écarter la menace du territoire canadien.

Le sénateur Boisvenu : À votre connaissance, aurait-on déjà pu éviter une situation en particulier au Canada si les nouvelles dispositions avaient été en vigueur?

Mme McKeen : On peut difficilement savoir ce qui aurait pu se produire. Ce qui compte, c'est que si nous obtenons l'information plus tôt, nous serons en mesure d'évaluer le risque et de prendre des mesures avant que l'individu n'atteigne le territoire canadien.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Mais on n'a aucune situation qui ce soit produite par le passé, dans le fond, qui nous amène à dire aujourd'hui que cette réglementation aurait permis de l'éviter. Donc on travaille vraiment dans une perspective de prévention plutôt que de correction.

[Traduction]

Mme McKeen : Il a pu se passer quelque chose, mais je ne vais me prononcer sur aucune situation en particulier. Quoi qu'il en soit, les indicateurs de risque, les renseignements et les données d'application de la loi que l'agence reçoit lui permettent de toujours mieux protéger les Canadiens.

Le sénateur Eggleton : Si j'ai bien compris, une partie de l'objectif est d'empêcher les individus qui présentent un risque élevé d'entrer au pays, ce qui ne s'applique pas aux citoyens canadiens, j'imagine. Nous devons permettre aux citoyens de rentrer chez eux.

Mme McKeen : Tout à fait. Vous avez raison de dire que les citoyens canadiens ont le droit d'entrer au pays.

Toutefois, si un individu représente une menace immédiate pour la sécurité de l'aéronef ou de la population canadienne, voilà une bonne occasion de l'empêcher de revenir.

Le sénateur Eggleton : Ce genre d'évaluations...

Mme McKeen : Ce serait probablement...

Le sénateur Eggleton : Bien; je comprends ce que vous dites. L'agence réalise ce genre d'évaluations depuis des années, sauf qu'elle disposera désormais de nouveaux outils pour contrer la menace, peut-être.

Les passagers devront-ils répondre à des questions différentes ou fournir d'autres renseignements, comparativement à ce qui se faisait auparavant?

Mme McKeen : Non. Nous cherchons à obtenir les mêmes renseignements. Tout ce que nous voulons, c'est recevoir l'information plus tôt.

Senator Eggleton: There is one other aspect of this. It is the sharing of the information with the United States, which has been talked about for some time and raises this question of privacy. It has been explored a little bit already. By the way, I think we should have the Privacy Commissioner in here to get the Privacy Commissioner's view of this thing.

One aspect of this is the fact that the U.S. has various handling organizations. Some of them are private sector and are outsourced, which could cause concern about the privacy of the information on Canadians. How can you mitigate against this possibility?

Ms. McKeen: Whenever we share information, regardless of who it is, we have arrangements and agreements in place that outline all of the use, access, retention commitments within it. Our commitment to sharing with the U.S. is no different. We have a memorandum of understanding which dictates or outlines what type of information we would share.

Senator Eggleton: It addresses privacy issues and third party handling of data?

Ms. McKeen: Absolutely, onward sharing, privacy safeguards and retention. It all has to be identified within the agreement or arrangement instrument.

The Chair: Having had an informal meeting with the steering committee, we will put forward an invitation to the Privacy Commissioner.

Senator Mercer: Senator Eggleton asked my question on the sharing aspect. I am also concerned about who we share with, agreements or not. I worry about what the people we share with do with the information. We have seen information that we have shared — not in this particular case but in other areas — that has not been used for the things we thought it would be used for.

I have a technical question. You talked about port authorities maintaining customs facilities. Does that mean it will affect the cruise ship industry? Senator Greene and I are from a city that receives tens of thousands of visitors every year via cruise ships. They arrive at our city, get off the ships and spend a lot of money. We want them to keep coming. Does this pertain to them? Do the cruise ships have to provide us with data?

Ms. McKeen: Not at this time. At this time we receive the advance passenger information in the air mode only. We have plans for expansion and cruise ships would be a likely scenario but it is a future enhancement; it is not current today.

Senator Mercer: In anticipation of that and in trying to cushion the blow to the Port of Halifax, which is the greatest port in the country, I am concerned about the cost of this. Who bears the cost of all of this? If the port authorities maintain customs

Le sénateur Eggleton : Par ailleurs, on parle depuis un moment déjà d'échange d'information avec les États-Unis, ce qui soulève une question de protection de la vie privée. Le sujet a déjà été abordé. En passant, je pense que nous devrions convoquer la Commissaire à la protection de la vie privée pour connaître son avis.

Le problème, c'est que diverses organisations manipulent l'information aux États-Unis, y compris certains sous-traitants privés, ce qui nous préoccupe sur le plan du respect de la vie privée des Canadiens. Comment pouvez-vous atténuer ce risque?

Mme McKeen : Peu importe avec qui nous décidons d'échanger de l'information, nous concluons toujours des arrangements et des ententes entourant l'utilisation, l'accès et la conservation des données. Notre entente d'échange d'information avec les États-Unis ne fait pas exception. Un protocole d'entente définit le genre de renseignements que nous échangeons.

Le sénateur Eggleton : Ce protocole aborde-t-il les questions de protection de la vie privée ayant trait aux données manipulées par une tierce partie?

Mme McKeen : Bien entendu; l'entente doit s'attarder à la retransmission des données, aux mesures de protection de la vie privée et à la conservation des données.

Le président : Le comité de direction a tenu une réunion informelle et a décidé que nous allions convoquer la Commissaire à la protection de la vie privée.

Le sénateur Mercer : Le sénateur Eggleton a posé ma question sur l'échange d'information. Je m'inquiète aussi des pays avec lesquels nous traitons, qu'il y ait une entente ou non. Je me fais du souci au sujet de ce qu'on pourrait faire des renseignements. Il est déjà arrivé que l'information que nous avons partagée ne soit pas utilisée aux fins prévues — pas dans ce cas-ci, mais dans d'autres domaines.

J'aimerais vous poser une question technique. Vous avez parlé de l'entretien des installations douanières par les administrations portuaires. Voulez-vous dire que la modification touchera le secteur des croisières touristiques? Le sénateur Greene et moi venons d'une ville qui accueille chaque année des dizaines de milliers de visiteurs grâce aux navires de croisière. Lorsqu'ils arrivent en ville, ils descendent du bateau et dépensent beaucoup. Nous voulons qu'ils continuent à venir. La modification touchera-t-elle ce secteur? Les navires de croisière devront-ils fournir de l'information sur leurs passagers?

Mme McKeen : Pas pour l'instant. À l'heure actuelle, seuls les déplacements aériens sont touchés par l'information préalable sur les voyageurs. Nous comptons un jour étendre la portée de la mesure, qui pourrait englober les navires de croisière, mais ce n'est pas demain la veille.

Le sénateur Mercer : Je m'inquiète à l'avance des coûts d'une telle mesure, et j'aimerais essayer d'amortir le coup qu'elle donnera au port d'Halifax, le plus important au pays. Qui paie la note? Vous dites que les administrations portuaires doivent

facilities and provide space for CBSA officials and offices, are you paying rent to the port authority or are the port authorities, airports, et cetera, responsible for providing this as a cost of doing business?

Ms. McKeen: Are you talking about cruise ships now?

Senator Mercer: No. Forget the cruise ships for a moment. I am asking you this question because if you do get to cruise ships, it will apply. For example, does the Canada Border Services Agency pay for the facilities that they use at the Halifax Stanfield International Airport?

Anita Henderson, Counsel, Legal Services, Canada Border Services Agency: The answer is no, we do not. This is different than the advance passenger information, if I understand the question correctly, and we are moving into who is providing those port of entry facilities for the CBSA to do its job once people arrive. The short answer to your question is no, the CBSA does not pay for its facilities at ports of entry under section 6. Airports are one of the types of stakeholders that are included.

However, if your question harkens to the advance passenger information, it is not the port authority that provides that information; it is the commercial carrier.

Senator Mercer: The carrier pays for that?

Ms. Henderson: For the passenger information.

Senator Mercer: If I am Air Canada or any airline and I am flying into any airport in Canada and CBSA says you have to provide us with this information, I have to gather the information. It just does not magically appear. I have to gather the information. I have to pay someone to do that; I must have equipment to properly get this information into your hands in a timely fashion. Who pays for that? Does the Canada Border Services Agency pay for that? Do they contract with the airlines to provide that information or are the airlines expected to absorb that as a cost of doing business?

Ms. McKeen: There are costs on both sides, but there are certainly costs borne by the air carriers.

Senator Mercer: I would suggest that the costs are actually borne by the customers, the passengers, which goes back to our previous study. We keep adding little pebbles to this pile and suddenly it is becoming a mountain.

I do not have any other questions apart from the fact that I am concerned. I will be happy when the Privacy Commissioner comes here to hear what she has to say about this collection and sharing of information.

The Chair: Thank you.

entretenir les installations douanières et faire de la place aux agents et aux bureaux de l'ASFC. Dans ce cas, versez-vous un loyer au port, à l'aéroport ou à toute autre installation qui doit payer ce prix pour poursuivre ses activités?

Mme McKeen : Parlez-vous des navires de croisière?

Le sénateur Mercer : Non; oubliez les bateaux pour l'instant. Je vous pose la question parce qu'elle sera valable si vous finissez par inclure les navires de croisière. Par exemple, l'ASFC paye-t-elle ses installations à l'Aéroport international Stanfield d'Halifax?

Anita Henderson, avocate, Services juridiques, Agence des services frontaliers du Canada : La réponse est non. Ce n'est pas la même chose que pour l'information préalable sur les voyageurs. Si j'ai bien compris, vous voulez savoir qui fournira à l'ASFC ses installations aux points d'entrée pour qu'elle puisse faire son travail lors de l'arrivée des voyageurs. En un mot, la réponse est non; conformément à l'article 6, l'ASFC ne paie pas ses installations aux points d'entrée. Les aéroports sont un des types d'installations énumérées.

Si votre question touche plutôt l'information préalable sur les voyageurs, précisons que ce n'est pas l'administration portuaire qui fournit les renseignements, mais bien le transporteur commercial.

Le sénateur Mercer : C'est donc le transporteur qui doit payer?

Mme Henderson : Il absorbe le coût de l'information préalable sur les voyageurs.

Le sénateur Mercer : Si l'ASFC demande à Air Canada ou à tout autre transporteur aérien transitant au pays de lui fournir des renseignements, celui-ci devra les recueillir. L'information n'apparaîtra pas comme par magie. Le transporteur devra payer une personne à cette fin et lui fournir le matériel dont elle a besoin pour bien faire son travail et remettre l'information à temps à l'ASFC. Qui payera la note? Est-ce l'ASFC? L'agence passera-t-elle un contrat avec les transporteurs pour que ceux-ci lui remettent l'information? Sinon, ce coût fera-t-il partie de leur rançon des affaires?

Mme McKeen : Les deux parties devront assumer des coûts, mais les transporteurs n'y échapperont certainement pas.

Le sénateur Mercer : Selon notre étude précédente, je dirais que ce sont les passagers qui en payeront le prix. Nous continuons d'empiler de petits cailloux, et nous nous retrouverons soudainement avec une montagne.

Je n'ai rien à ajouter, mis à part que je suis inquiet. J'ai hâte de savoir ce que la Commissaire à la protection de la vie privée pense de cette cueillette d'information et de ces échanges.

Le président : Merci.

[Translation]

Senator Boisvenu: If you have more information on passengers, you will be able to have a good idea of the people travelling once they land. Will Canadian customs procedures speed up?

[English]

Ms. McKeen: Yes, absolutely. When we are evaluating the risk, the lower risk travellers can move and this is to facilitate the free flow of legitimate travellers. That is one of the goals we strive for.

[Translation]

Senator Boisvenu: I think a lot of Canadians will be happy.

[English]

The Chair: We will be meeting on Tuesday, November 20 and doing a mixed meeting between the airline study and we will have witnesses on Bill C-45. We will get Ms. Stoddart to come in as a witness as soon as possible. The next day we will again be doing a mixed meeting between the airline industry with witnesses from Air France and some witnesses on Bill C-45. We will continue in November with Bill C-45 and try to get a mixture of Bill C-45 and the airline study going at the same time.

Ms. McKeen and Ms. Henderson, we were happy to have the A team here tonight. I want to thank you on behalf of the members of the Senate and wish everyone a good night.

(The committee adjourned.)

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Si vous avez plus d'informations sur les passagers, ça veut donc dire que lorsqu'ils atterrissent, vous avez une bonne idée des gens qui ont voyagé. Est-ce que les procédures douanières canadiennes vont être accélérées?

[Traduction]

Mme McKeen : Certainement, oui. Si nous évaluons le niveau de risque, nous pourrions laisser passer ceux qui présentent un faible risque afin de faciliter la circulation des voyageurs légitimes. Voilà un de nos objectifs.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je pense que beaucoup de Canadiens vont être heureux.

[Traduction]

Le président : La prochaine séance aura lieu le mardi 20 novembre. Nous poursuivrons alors notre étude sur le transport aérien en plus de recevoir des témoins au sujet du projet de loi C-45. Nous allons aussi convoquer Mme Stoddart le plus tôt possible. Nous tiendrons une autre séance mixte le jour suivant, où nous accueillerons des témoins d'Air France qui viendront nous parler du secteur du transport aérien, de même que d'autres témoins dans le cadre du projet de loi C-45. Pour le reste du mois de novembre, nous nous concentrerons sur le projet de loi C-45 en essayant d'y intégrer notre étude sur le transport aérien.

Mesdames McKeen et Henderson, nous étions ravis d'accueillir l'agence tous risques ce soir. Je tiens à vous remercier au nom des sénateurs. Je souhaite une bonne soirée à tous.

(La séance est levée.)

APPEARING

Wednesday, November 7, 2012

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

WITNESSES

Tuesday, November 6, 2012

As an individual:

Luc Savard, Professor, University of Sherbrooke.

Fort McMurray Airport Authority:

Scott Clements, President and Chief Executive Officer.

Wednesday, November 7, 2012

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.

COMPARAÎT

Le mercredi 7 novembre 2012

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

TÉMOINS

Le mardi 6 novembre 2012

À titre personnel :

Luc Savard, professeur titulaire, Université de Sherbrooke.

Fort McMurray Airport Authority :

Scott Clements, président et directeur-général.

Le mercredi 7 novembre 2012

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.