



Third Session
Fortieth Parliament, 2010

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:

The Honourable DENNIS DAWSON

Tuesday, October 19, 2010
Wednesday, October 20, 2010
Tuesday, October 26, 2010
Wednesday, October 27, 2010

Issue No. 4

**First, second, third
and fourth meetings on:**

The emerging issues related
to the Canadian airline industry

APPEARING:

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P.,
Minister of Transport, Infrastructure
and Communities

WITNESSES:

(See back cover)

Troisième session de la
quarantième législature, 2010

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président :

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mardi 19 octobre 2010
Le mercredi 20 octobre 2010
Le mardi 26 octobre 2010
Le mercredi 27 octobre 2010

Fascicule n° 4

**Première, deuxième, troisième
et quatrième réunions concernant :**

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

COMPARAÎT :

L'honorable Chuck Strahl, 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 Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Marshall replaced the Honourable Senator Martin (*October 27, 2010*).

The Honourable Senator Ogilvie replaced the Honourable Senator Plett (*October 27, 2010*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Kochhar (*October 26, 2010*).

The Honourable Senator Kochhar replaced the Honourable Senator Plett (*October 25, 2010*).

The Honourable Senator Fox, P.C., replaced the Honourable Senator Carstairs, P.C., (*October 22, 2010*).

The Honourable Senator Frum replaced the Honourable Senator Nancy Ruth (*October 22, 2010*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Stratton (*October 22, 2010*).

The Honourable Senator Carstairs, P.C., replaced the Honourable Senator Fox, P.C., (*October 20, 2010*).

The Honourable Senator Nancy Ruth replaced the Honourable Senator Frum (*October 20, 2010*).

The Honourable Senator Stratton replaced the Honourable Senator Plett (*October 20, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

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

*Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Marshall a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 27 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Ogilvie a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 27 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Kochhar (*le 26 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Kochhar a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 25 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Fox, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Carstairs, C.P. (*le 22 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Frum a remplacé l'honorable sénateur Nancy Ruth (*le 22 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Stratton (*le 22 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Carstairs, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Fox, C.P. (*le 20 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Nancy Ruth a remplacé l'honorable sénateur Frum (*le 20 octobre 2010*).

L'honorable sénateur Stratton a remplacé l'honorable sénateur Plett (*le 20 octobre 2010*).

ORDER OF REFERENCE

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

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

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

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

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

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

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

ORDRE DE RENVOI

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

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

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

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

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, October 19, 2010
(9)

[English]

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

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

In attendance: Dean Ruffilli and Terry Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee began its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

WITNESSES:*Transport Canada:*

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy.

Michel Villeneuve, Director, Transport Statistics, Economic Analysis.

The chair made opening statement.

Ms. Burr made presentation and, together with Ms. Gravitis-Beck and Ms. Trépanier, answered questions.

At 11:19 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 20, 2010
(10)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:48 p.m., in room 9, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Carstairs, P.C., Dawson, Johnson, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Nancy Ruth, Stratton and Zimmer (10).

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 19 octobre 2010
(9)

[Traduction]

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

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

Également présents : Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité entreprend son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

TÉMOINS :*Transports Canada :*

Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques;
Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Isabelle Trépanier, directrice, Politique nationale des services aériens;

Michel Villeneuve, directeur, Statistiques des transports, Analyse économique.

Le président ouvre la séance.

Mme Burr fait un exposé puis, avec Mmes Gravitis-Beck et Trépanier, répond aux questions.

À 11 h 19, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 20 octobre 2010
(10)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à 18 h 48, dans la salle 9 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Carstairs, C.P., Dawson, Johnson, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Nancy Ruth, Stratton et Zimmer (10).

In attendance: Dean Ruffilli and Terry Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

APPEARING:

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities.

WITNESSES:

Transport Canada:

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;

Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy;

Isabelle Desmartis, Director, Security Policy.

The chair made opening statement.

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P., made a statement and, together with, Ms. Gravitis-Beck and Ms. Desmartis, answered questions.

At 7:52 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 26, 2010

(11)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication 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 Cochrane, Dawson, Frum, Johnson, Housakos, Kochhar, MacDonald, Martin, Mercer and Zimmer (10).

In attendance: Dean Ruffilli and Terry Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

WITNESSES:

National Airlines Council of Canada:

George Petsikas, President;

Également présents : Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

COMPARAÎT :

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

TÉMOINS :

Transports Canada :

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;

Isabelle Trépanier, directrice, Politique nationale des services aériens;

Isabelle Desmartis, directrice, Politique de sécurité.

Le président ouvre la séance.

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député, fait une déclaration puis, avec Mmes Gravitis-Beck et Desmartis, répond aux questions.

À 19 h 52, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 26 octobre 2010

(11)

[Traduction]

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

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

Également présents : Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

TÉMOINS :

Conseil national des lignes aériennes du Canada :

George Petsikas, président;

Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee;

Lorne MacKenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee.

The chair made opening statement.

Mr. Petsikas made a presentation and, together with Ms. Logan and Mr. MacKenzie, answered questions.

At 11:16 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation;

Lorne MacKenzie, président du Sous-comité du service et de l'accessibilité.

Le président ouvre la séance.

M. Petsikas fait un exposé puis, avec Mme Logan et M. MacKenzie, répond aux questions.

À 11 h 16, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, Wednesday, October 27, 2010
(12)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication 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 Dawson, Frum, Housakos, Ogilvie, MacDonald, Marshall and Mercer (7).

In attendance: Dean Ruffilli, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; and Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, May 12, 2010, the committee continued its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

WITNESSES:

Air Transport Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;

Bill Boucher, Vice-President, Flight Operations;

Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs.

The chair made opening statement.

Mr. McKenna made a presentation and, together with Mr. Skrobica answered questions.

At 7:46 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, le mercredi 27 octobre 2010
(12)

[Traduction]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Dawson, Frum, Housakos, Ogilvie, MacDonald, Marshall et Mercer (7).

Également présents : Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 12 mai 2010, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux relatifs au secteur canadien du transport aérien.

TÉMOINS :

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et chef de la direction;

Bill Boucher, vice-président, Opérations aériennes;

Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie.

Le président ouvre la séance.

M. McKenna fait un exposé puis, avec M. Skrobica, répond aux questions.

À 19 h 46, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, October 19, 2010

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

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I would like to call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. This morning, we are going to begin the study of emerging issues related to the Canadian airline industry that is before our committee.

[*English*]

This constitutes the beginning of our examination of this study and will set the stage for our work over the next few meetings. This morning we are pleased to welcome before the committee officials from Transport Canada. Here on behalf of the department are Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy; Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy; Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy; and Michel Villeneuve, Director, Transport Statistics, Economic Analysis.

[*Translation*]

Ms. Burr, you have the floor. Then we will proceed with questions.

[*English*]

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, Transport Canada: First, I would like to thank the committee for studying the emerging issues of the Canadian airline industry. This industry has a high profile, but its workings are complex and can be easily misunderstood.

[*Translation*]

We have prepared a comprehensive deck that you may find helpful for your further study of the sector. We will leave copies with the clerk. I will not delve into its details here, but I will occasionally refer to it to brief you about the industry, the policy and economic context in which it operates, and its foreseeable challenges.

Let me start with the policy context. Canada's air carriers are all private sector companies that operate under a deregulated economic framework within Canada's borders. This means that, in Canada, market forces primarily determine what and how air services are delivered and how they are priced.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 19 octobre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Ce matin, nous allons commencer notre étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi.

[*Traduction*]

C'est le début de notre examen de cette question et la réunion d'aujourd'hui va servir à préparer le terrain pour notre travail des prochaines réunions. Ce matin, nous sommes heureux d'accueillir des fonctionnaires de Transports Canada : Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques; Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne; Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux aériens; et Michel Villeneuve, directeur, Statistiques des transports, Analyse économique.

[*Français*]

Madame Burr, la parole est à vous. Nous passerons ensuite à la période de questions.

[*Traduction*]

Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques, Transports Canada : Premièrement, je tiens à remercier le comité d'avoir entrepris l'étude des questions d'actualité de l'industrie du transport aérien au Canada, qui a une grande visibilité, mais dont les rouages sont complexes et peuvent facilement donner lieu à de mauvaises interprétations.

[*Français*]

Nous avons établi une présentation détaillée qui sera sans doute utile à votre étude approfondie du secteur. Nous en laisserons des exemplaires au greffier. Je ne m'attarderai pas ici aux détails de la présentation, mais j'y ferai allusion à l'occasion pour vous donner un bref aperçu de l'industrie et du contexte politique et économique dans lequel elle évolue et des défis qu'il faut prévoir.

Permettez-moi de vous entretenir du contexte politique en tout premier lieu. Les transporteurs aériens du Canada sont tous des compagnies du secteur privé qui évoluent dans un cadre économique déréglementé dans les limites du territoire canadien. Cela signifie qu'au Canada, ce sont les forces du marché qui décident d'abord et avant tout des services aériens offerts, de la façon dont ils sont assurés ainsi que de leur tarification.

[English]

Air carriers providing Canada-U.S. transborder and other international air services do so within a framework of international bilateral air agreements, or treaties, and 73 per cent of our agreements can be considered open agreements. I will come back to that later.

As you may be aware, the negotiations of international air transport agreements worldwide are conducted on a bilateral basis following principles set out in 1944 in the Chicago Convention — the Convention on International Civil Aviation. The Chicago Convention is founded on principles of non-discrimination and the sovereign right of states for the management of their airspace. Built into this bilateral system is the requirement for national carriers to be substantially owned and controlled by interests from their home country.

Under our four-year-old Blue Sky international air policy, Canada works to lift economic restraints in those agreements that could impede Canada's interests. International air relations are always a work-in-progress. We negotiate with a view to securing additional services for Canadians that will be sustained over time and will ensure reciprocal benefits. Further information about Canada's Blue Sky policy is included in Annex 5 of the deck we have provided.

Canada's air carriers work in partnership with several not-for-profit entities, notably the 26 airports that make up Canada's National Airports System, NAS. The operation of the NAS airports, as they are known, has been commercialized with a view to responding more closely to local needs. However, for these 21 airport authorities, lands are federal assets under long-term leases with the Crown.

NAV CANADA is the second of the not-for-profit entities that represents the airlines' universe. It is a private sector owner and operator of Canada's air navigation system. The Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA, is the Crown corporation responsible for delivering Canada's air travel security.

The services provided by these entities appear to travellers as line expense items alongside the air carrier's base fare on a ticket. We have included on slides 45 and 46 of the deck examples of how these tickets appear. These additional costs arise from the fact that carriers collect them on behalf of the other entities and then flow them through to the passenger. This in turn reflects the fact that, in Canada, the business of air transportation is largely self-funded. These line items, as well as other fees, are often not included in a ticket's base fare, which has been a subject of considerable debate from time to time, as I am sure you are well aware.

[Traduction]

Les transporteurs aériens qui assurent des liaisons aériennes transfrontalières entre le Canada et les États-Unis et d'autres liaisons internationales le font dans le cadre d'accords bilatéraux sur le transport aérien international ou de traités, et 73 p. 100 de nos accords peuvent être considérés comme étant des accords ouverts. Je reviendrai sur cette question plus tard.

Comme vous le savez sans doute, la négociation d'accords sur le transport aérien international au niveau mondial est effectuée sur une base bilatérale fondée sur les principes énoncés en 1944 dans la Convention de Chicago — la Convention relative à l'aviation civile internationale. La Convention de Chicago est fondée sur les principes de non-discrimination et du droit souverain des États à gérer leur espace aérien. Ce système bilatéral est construit selon le principe des transporteurs nationaux, c'est-à-dire des transporteurs largement sous la propriété et le contrôle d'intérêts nationaux.

En vertu de notre politique aérienne internationale Ciel bleu établie il y a quatre ans, nous nous employons à éliminer les contraintes économiques de ces accords susceptibles de nuire aux intérêts du Canada. Les relations aériennes internationales nécessitent un travail constant. Le Canada négocie toujours en vue d'obtenir des avantages mutuels et des services supplémentaires pour les Canadiens, qui se maintiendront au fil du temps. Vous trouverez d'autres précisions sur la politique Ciel bleu du Canada à l'annexe n° 5 de la présentation détaillée que nous avons fournie.

Les transporteurs aériens du Canada travaillent de concert avec plusieurs entités sans but lucratif, en particulier : les 26 administrations aéroportuaires du réseau national d'aéroports du Canada, RNA. L'exploitation des aéroports RNA, comme on les appelle, a été commercialisée en vue de répondre plus étroitement aux besoins locaux, mais les terrains des 21 administrations aéroportuaires sont des biens fédéraux faisant l'objet de baux à long terme avec l'État.

NAV CANADA est la deuxième entité sans but lucratif qui représente l'univers des lignes aériennes. Il s'agit d'un organisme du secteur privé qui est le propriétaire et l'exploitant du système de navigation aérienne du Canada. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA) est la société d'État chargée de la sûreté du transport aérien au Canada.

Les services offerts par ces entités apparaissent aux yeux des voyageurs sous la forme de postes de dépenses qui viennent s'ajouter au tarif de base d'un transporteur aérien sur la facture d'un billet. Nous avons inclus dans les diapositives 45 et 46 des exemples de ce à quoi cela peut ressembler sur des billets. Ces droits supplémentaires témoignent du fait que les transporteurs les perçoivent auprès des passagers au nom des autres entités. Cela reflète le fait qu'au Canada, l'industrie du transport aérien est en grande partie financièrement autonome. Ces postes de dépenses ainsi que d'autres droits ne sont pas souvent inclus dans le prix de base de billets, ce qui est à l'origine de débats assez animés de temps en temps, comme vous le savez très bien, j'en suis certaine.

[Translation]

Canada's business model reflects the devolution that the federal government began in the 1990s, as it evolved from being an owner and operator of transportation assets to its current role as mainly an overseer and regulator of transportation undertakings and activity.

[English]

Other players within the system include Transport Canada, which develops and provides policy and legislative guidance, and the Canadian Transportation Agency, CTA, which implements and enforces economic regulations governing the air carrier industry as well as accessibility requirements for the disabled.

Regulatory oversight today is lighter than many years ago, but it includes matters such as licensing and consumer protection. Under the Canada Transportation Act, consumers can seek redress with the Canadian Transportation Agency if they believe an air carrier has failed to respect its own terms and conditions of carriage.

I would be remiss in describing the policy and legislative context for the industry if I did not also mention that it includes safety and security consideration. Under the Aeronautics Act, the Canadian Air Transport Security Authority Act and other enabling pieces of legislation, regulations are in place to ensure that air transportation is conducted safely and securely. Transport Canada is the regulator in these matters. That said, the focus of my remarks today will be on the economic perspective.

Framed by this policy context, the industry operates in a dynamic economic environment. The passenger air travel business is highly seasonal. Here in Canada most of the revenues for air carriers, and by default those of its partners, are generated in the spring and summer. Revenues earned during these seasons largely offset the high costs that characterize the air carrier industry. Fuel powers this industry and is the largest and most volatile of its operating expenses.

Passenger airlines and specialty carriers also provide significant cargo capacity for perishables, such as fresh foods and medical supplies, as well as high-value goods, such as specialized equipment and diamonds. International air freight, led by Asia, is forecasted to drive overall world air cargo growth through 2027. Air cargo represents an important component of airline revenues and is especially important to Canada's northern and remote regions.

[Français]

Le modèle opérationnel du Canada reflète le processus de cession amorcé par le gouvernement fédéral dans les années 1990, alors qu'il s'est départi de son rôle de propriétaire et d'exploitant des actifs de transport au profit de son rôle actuel de surveillant et d'organe de réglementation des entreprises et des activités de transport.

[Traduction]

Les autres intervenants de ce réseau incluent Transports Canada, qui élabore et fournit des politiques et un cadre législatif, et l'Office des transports du Canada (OTC) qui met en oeuvre et applique la réglementation économique régissant l'industrie du transport aérien ainsi que les exigences en matière d'accessibilité pour les personnes ayant un handicap.

À l'heure actuelle, la surveillance réglementaire est beaucoup moins lourde qu'elle ne l'était auparavant, mais elle comporte des aspects comme la délivrance de permis et la protection des consommateurs. Aux termes de la Loi sur les transports au Canada, les consommateurs peuvent demander réparation à l'Office des transports du Canada s'ils ont le sentiment que le transporteur aérien n'a pas respecté ses propres modalités de transport.

Je m'en voudrais de ne pas mentionner les paramètres de sécurité et de sûreté dans la description du contexte politique et législatif de cette industrie. En vertu de la Loi sur l'aéronautique et de la Loi sur l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien et d'autres lois habilitantes, des règles garantissent la sécurité et la sûreté du transport aérien. Transports Canada est chargé de la réglementation à cet égard. Cela étant dit, aujourd'hui mes propos vont porter essentiellement sur la perspective économique.

Encadré par ce contexte politique, le secteur évolue dans un milieu économique dynamique. Les activités de transport de passagers sont très saisonnières. Au Canada, la majeure partie des recettes des transporteurs aériens et, par défaut, celles de leurs partenaires, sont engrangées le printemps et l'été. Les recettes gagnées au cours de ces saisons compensent dans une large mesure les coûts élevés qui caractérisent le secteur du transport aérien. Le carburant est un facteur clé de cette industrie et il constitue l'une de ses charges d'exploitation les plus importantes et les plus volatiles.

Les compagnies de transport aérien de passagers et les transporteurs spécialisés fournissent également une capacité de chargement importante pour le fret périssable, tels que les produits alimentaires frais et les fournitures médicales, et les biens de valeur élevée, comme l'équipement spécialisé et les diamants. La région de l'Asie sera le principal moteur de la croissance du fret aérien jusqu'en 2027. Les activités de fret international représentent une composante importante des recettes des compagnies aériennes et font partie des services clés offerts aux régions du Nord canadien et aux régions éloignées.

[Translation]

The fortunes of the air carrier industry are very much aligned with the economy, because the demand for air services is derived directly from general economic and socio-economic activity. For this reason, the industry is considered an excellent barometer for the state of the economy. As you know, the economy was severely impacted by the global financial collapse two years ago, resulting in the worst recession since the Great Depression of the 1930s. Business slowed, and air carriers responded by limiting or paring back capacity. Costs were controlled to the extent possible but still needed to be covered. So seat sales, which can generate revenue but at the expense of higher fares and profitability, became regular occurrences.

[English]

As reflected by our strong dollar, Canada has been spared somewhat from the worst of the recession's impacts, due to our relatively strong financial system, fiscal stimulus and being blessed with many of the resources that the world wants right now.

However, even two years after the collapse of the world's financial system, the economic recovery is still fragile, and at present consumer and business confidence are wanting.

Indeed, the Conference Board of Canada and the International Air Transport Association indicated in September that only this year did the industry in Canada and North America begin to return to very modest profitability, owing largely to the industry's cost-control efforts. However, the industry's fortunes move with the economy, and thus the future remains somewhat uncertain in the near term, although many believe that over the longer term air travel will continue to expand as the Asia-Pacific and African economies grow.

In the near term, expectations are that the pricing and revenue climate will remain challenging, as air carriers deal with a travelling public that not only has fewer discretionary dollars to spend but also now expects seat sales with regularity. This means industry margins and profitability will likely remain modest at best. Only the most operationally and financially adroit will be able to withstand the discipline of competitive market forces.

That raises the issue of competition, which has many facets. Internationally, there is the question of fair competition on a level playing field, especially when other states continue to be actively involved in the ownership and operation of their industry. Even domestically, given the size of our marketplace, questions are being raised about whether competition is always the best mechanism to bring discipline to the marketplace and ensure that air services are both viable and sustainable.

[Français]

Le sort de l'industrie du transport aérien est étroitement lié à celui de l'économie, car la demande des services aériens a un rapport direct avec l'activité économique et socioéconomique en général. C'est pour cette raison que le secteur passe pour être un excellent baromètre de la conjoncture économique. Comme vous le savez, l'économie a été sérieusement compromise par l'effondrement du système financier mondial il y a deux ans, ce qui a entraîné la pire récession depuis la grande crise des années 1930. Les activités ont ralenti et les transporteurs aériens ont réagi en limitant ou en réduisant leurs capacités. Les coûts ont été restreints dans la mesure du possible, mais il a néanmoins fallu les assumer. C'est pourquoi les soldes de sièges, qui peuvent générer des recettes aux dépens de tarifs plus élevés et de rentabilité, sont devenus monnaie courante.

[Traduction]

Comme en témoigne la vigueur du dollar canadien, le Canada a été en partie épargné des pires conséquences de la récession grâce à un système financier relativement solide, à des mesures de relance budgétaire et à l'abondance de ses ressources, convoitées par le monde entier en ce moment.

Cependant, deux ans après l'effondrement du système financier mondial, la reprise économique est toujours fragile et, à l'heure actuelle, la confiance des consommateurs et des entreprises est à la baisse.

Effectivement, le Conference Board du Canada et l'Association du transport aérien international ont déclaré au mois de septembre que l'industrie, au Canada et en Amérique du Nord, a commencé à retrouver un niveau de rentabilité très modeste seulement cette année, ce qui s'explique dans une large mesure par les efforts de maîtrise des coûts de l'industrie. Mais le sort de l'industrie est lié à celui de l'économie, et l'avenir demeure quelque peu incertain à court terme, même si plusieurs croient qu'à long terme, le transport aérien continuera de croître suite à la croissance des économies de l'Asie-Pacifique et de l'Afrique.

À court terme, on prévoit que la conjoncture des prix et des recettes demeurera incertaine du fait que les transporteurs aériens doivent traiter avec des voyageurs qui non seulement ont moins d'argent à dépenser, mais qui également s'attendent maintenant à avoir des soldes de siège régulièrement. Cela signifie que les marges de profit de l'industrie resteront modestes au mieux. Seules les entreprises les mieux organisées sur le plan opérationnel et financier parviendront à résister aux lois concurrentielles du marché.

Voilà qui nous amène à la question de la concurrence, qui comporte de nombreuses facettes. À l'échelle internationale, il est question de concurrence loyale et d'uniformisation des règles du jeu, notamment lorsque d'autres États continuent de posséder et d'exploiter activement leur industrie. Même à l'échelle nationale, en raison de la taille de notre industrie, on se demande si la concurrence est toujours le meilleur moyen pour amener la discipline dans le marché et garantir la rentabilité et la durabilité des services aériens.

The challenging pricing and revenue climate also raises the prospect of industry consolidation and alliances. Both could translate into economies of scale and greater efficiencies, but the outcome may be that only certain airports and their communities would reap the benefits from becoming a hub of the combined air carriers' operations, while others in less populated regions become the ends of the spokes to those hubs.

As slides 37 to 40 show, Vancouver, Calgary, Toronto's Pearson and Montreal's Trudeau are thriving as hub airports, reflecting the critical mass of the population they serve. However, seasonality, high costs and low margins of the air carrier business mean that other communities may not be able to attract or sustain direct services of any volume, unless and until those communities grow to have their own sufficient critical mass. Industry consolidation and alliances can raise questions regarding market power and market access that are worth studying, given the vastness of our country and how our population is distributed.

In addition, in the future, the costs associated with minimizing the environmental impacts of aviation are expected to rise. The International Civil Aviation Organization is engaging states in a dialogue to limit and reduce the impact of the aviation industry's emissions on the environment. An agreement was reached in October that will see governments and the industry work together globally toward carbon neutral growth beginning in 2020. Domestically, our air carriers are doing well. Under a 2005 memorandum of understanding, fuel efficiency has improved by more than 1.9 per cent annually. This industry-government commitment is being expanded, and we are now in the process of developing a new action plan for the future. Again, this emerging issue will not be without costs to our airlines, airports and other related service providers.

Demographic considerations are also at play. I would refer you to slide 21 in the deck. The first cohorts of baby boomers have just entered retirement age. This puts pressure on succession planning for highly trained labour such as pilots and aircraft mechanics. Training for these vocations is long and expensive, and Canada's industry will have to compete for that labour with other countries facing the same problem. Demographics will also impact the service aspects of the industry, as aging travellers will likely present more accessibility issues.

La conjoncture incertaine des recettes et des prix soulève également la possibilité de regroupement et d'alliances au sein de l'industrie. Ces deux facteurs sont susceptibles d'aboutir à plus d'efficacité, notamment des économies d'échelle, mais il est également possible que seulement certains aéroports et leur collectivité recueillent les fruits de l'accession au rang de plaque tournante des activités combinées des transporteurs aériens, alors que d'autres aéroports, se trouvant dans des régions moins peuplées, deviendront les embranchements secondaires de ces plaques tournantes.

Comme l'illustrent les diapositives 37 à 40, les aéroports de Vancouver et de Calgary, l'aéroport Pearson de Toronto et l'aéroport Trudeau de Montréal sont de grandes plaques tournantes, ce qui correspond à la masse critique des populations qu'ils desservent. Mais le caractère saisonnier, les coûts élevés et les faibles marges de profit des transporteurs aériens signifient que d'autres collectivités ne pourront sans doute pas attirer et offrir des services directs avec un certain volume tant qu'elles n'auront pas pris d'expansion pour disposer d'une masse critique suffisante. Les regroupements et les alliances dans le secteur du transport aérien amènent également des enjeux en ce qui concerne l'emprise sur le marché et l'accès aux marchés qui méritent d'être étudiés compte tenu de l'immensité de notre pays et de la répartition de sa population.

De plus, dans l'avenir, les coûts associés à la réduction des incidences environnementales de l'industrie aérienne devraient augmenter. L'Organisation de l'aviation civile internationale a amorcé un dialogue avec les États intéressés afin de limiter et de réduire l'incidence des émissions de l'industrie aérienne sur l'environnement. Un accord conclu en octobre permettra aux gouvernements et à l'industrie de travailler ensemble, à l'échelle mondiale, pour atteindre une croissance carboneutre à compter de 2020. À l'échelle nationale, nos transporteurs aériens s'en tirent bien. En vertu du protocole d'entente entré en vigueur en 2005, le rendement du carburant fait l'objet d'une amélioration annuelle supérieure à 1,9 p. 100. La portée de cet engagement entre l'industrie et le gouvernement a été élargie et nous travaillons actuellement à l'élaboration d'un nouveau plan d'action pour l'avenir. Mais encore une fois, cette question d'actualité comportera des coûts pour nos transporteurs aériens, nos aéroports et nos autres fournisseurs de services connexes.

Des paramètres démographiques entrent également en jeu et je vous renvoie à la diapositive 21. Les premières cohortes d'enfants de l'après-guerre viennent d'atteindre l'âge de la retraite. Cela exerce des pressions sur la planification de la relève dans le secteur de la main-d'oeuvre hautement spécialisée, comme les pilotes et les mécaniciens d'aéronefs. La formation de ces professionnels prend du temps et coûte cher et le Canada devra disputer cette main-d'oeuvre à d'autres pays confrontés au même problème. Les paramètres démographiques auront également une incidence sur les services de l'industrie, car les voyageurs vieillissants poseront sans doute un plus grand nombre de problèmes d'accessibilité.

[Translation]

Last, there is the growing interest in air passenger rights. Certainly there are inherent rights to which everyone is entitled, related to delivery of a contracted service. But with air service being sold like a commodity, expectations regarding contractual entitlements increasingly extend to all aspects of service quality and delivery. An airline's performance depends on a number of factors, many of which are not within its control. Delays may be attributable to uncertain weather or security procedures. The current debate requires a careful assessment of competing factors that takes into consideration the integrated nature of the system and flight patterns.

[English]

In conclusion, there are more than a few bumps on the horizon: a difficult pricing and revenue climate; industry consolidation and alliances; environmental impacts; the demographics of an aging population; safety and security considerations; and consumer rights. All of these things present emerging issues for Canada's air carrier industry, and none is without cost considerations. For an industry that realizes only thin margins even at the best of times, these things pose real challenges.

We are open to your questions. May I add that we certainly welcome your review of the sector at this particular point in time? As I hope my introductory remarks have indicated, it is a timely moment to be looking at the air sector in Canada.

[Translation]

The Chair: You, of course, know that the transport minister will be appearing before the committee tomorrow. So we will have the benefit of a good overview of the administrative and political workings.

The members of the committee have chosen a topic of public interest. Therefore, I would like to point out that this committee meeting will be televised. Participants will be able to catch themselves on television at around 3 o'clock in the morning, in their hotel rooms, if they had to travel here. Please note that everything said here today will be on the record and televised.

The deputy chair of the committee, Senator Housakos, will ask the first question.

[English]

Senator Housakos: Welcome to our guests this morning, and I thank you for your informative overview. I am pleased to see the department finds the study relevant. We hope to do good work and make our contribution to bettering your work and the public interest.

Should foreign competition in Canada be welcomed in a domestic market, from the department's point of view? Should we be limiting foreign ownership in the airline industry in Canada?

[Français]

Enfin, il faut parler de la question d'actualité des droits des passagers. Certes, il existe des droits intrinsèques communs à tous ceux qui sont liés à la prestation d'un service prévu dans un accord. Puisque les services aériens sont vendus comme un produit, les attentes liées aux droits contractuels s'étendent de plus en plus à tous les aspects de la qualité et de la prestation des services. Le rendement d'une compagnie aérienne dépend d'un certain nombre de facteurs, dont plusieurs échappent à son contrôle. Les retards peuvent être attribués à des conditions météorologiques incertaines ou à des procédures de sécurité. Le débat actuel exige une bonne évaluation des facteurs concurrentiels tenant compte de la nature intégrée du système et des routes aériennes.

[Traduction]

En conclusion, plus d'une difficulté pointe à l'horizon : une conjoncture difficile des prix et des recettes; des regroupements et des alliances au sein de l'industrie; les impacts sur l'environnement; les paramètres démographiques d'une population vieillissante; les paramètres de sécurité et de sûreté; et les droits des consommateurs. Tous ces éléments représentent des questions d'actualité pour le secteur canadien du transport aérien et vont occasionner des coûts. Pour un secteur qui ne dispose que de minces marges de profit même dans les meilleurs cas, ces éléments représentent des difficultés très réelles.

Nous sommes prêts à répondre à vos questions. Permettez-moi d'ajouter que nous sommes certainement très heureux que vous ayez décidé d'étudier ce secteur à ce moment-ci. Comme l'indiquent, je l'espère, mes observations liminaires, c'est un bon moment pour examiner le secteur du transport aérien au Canada.

[Français]

Le président : Vous n'êtes pas sans savoir que le ministre des Transports comparaitra devant le comité demain. Nous aurons donc un bon aperçu de l'appareil gouvernemental et politique.

Les membres du comité ont choisi un sujet d'intérêt public. Par conséquent, j'aimerais souligner que cette réunion du comité est télédiffusée. Les participants pourront donc se voir à la télévision, vers 3 heures du matin, dans leur chambre d'hôtel, s'ils sont en déplacement. Il est important de savoir que les propos tenus seront consignés au dossier et télédiffusés.

La première question sera posée par le vice-président du comité, le sénateur Housakos.

[Traduction]

Le sénateur Housakos : Je souhaite la bienvenue à nos invités ce matin, et je vous remercie pour votre survol informatif. Je suis heureux du fait que le ministère trouve l'étude pertinente. Nous espérons faire du bon travail et apporter notre contribution à l'amélioration de votre travail et au service de l'intérêt public.

La concurrence étrangère devrait-elle être invitée sur le marché national, du point de vue du ministère? Devrions-nous limiter la propriété étrangère dans l'industrie du transport aérien au

What would be the best way to offer Canadians a better service at a more competitive rate, which, I think, is the bottom line for the Canadian public? They want the best service at the best rate, and those desires are coupled with the government's concerns about ensuring that all the regional interests in the country are served. Can you give me your opinion on that?

Ms. Burr: First, under the Chicago Convention, as I mentioned in the introduction, there are requirements that national carriers be owned at least 51 per cent generally, certainly under control of national interest. We are in the process of amending our requirements on foreign ownership. That is consistent with the recommendations of the competitiveness panel that was chaired by Mr. Wilson last year. We are now in the process of waiting for the Canadian Transportation Agency to adjust its regulations. We would be moving to 49 per cent foreign ownership. That would presumably offer more investment opportunities into Canadian airlines for foreign interests.

As to the question of foreign competition, we are regularly pursuing Blue Sky opportunities that are as open as possible. However, the Blue Sky policy is founded on several principles, including reciprocity of interests. There is always a balancing act between the interests of Canada and the interests of our partner country. We have about 73 per cent open agreements right now. That includes our largest partners, both the EU, which was negotiated recently, and the United States. There is an attempt always to provide as open and competitive an arrangement as possible. Once you have an open sky agreement, the airline is free to operate with virtually no restrictions from an economic perspective. Of course, there are always safety regulations that must be respected. As I mentioned earlier, Transport Canada and CATSA are the primary regulators for safety and security.

Senator Housakos: Another question I have is with regard to the Flight Rights Canada program that was instituted. We traded in the Air Travel Complaints Commissioner process in reviewing complaints from customers and looking at customer service. How has one program compared with the other? Has the elimination of the commissioner been a hindrance when it comes to customers being able to file their complaints and those complaints being looked at carefully?

Ms. Burr: Considerable sections of the Canada Transportation Act deal with consumer rights. There is access to the regulatory body, the Canadian Transportation Agency, when customers feel they are dissatisfied with the services provided by the airline, particularly with respect to the terms and conditions that are supposed to be outlined clearly on the ticket. This is a subject of some debate, as I am sure you are aware. Many people feel we should go to a more expansive regime. However, when we look at what is offered by other countries, we feel that generally the

Canada? Quelle serait la meilleure façon d'offrir aux Canadiens un meilleur service à un prix plus concurrentiel, ce qui, je pense, est le but ultime recherché par le public canadien? Il veut le meilleur service au meilleur coût possible et ces souhaits sont combinés avec les préoccupations du gouvernement qui veut s'assurer que tous les intérêts régionaux au pays sont desservis. Pouvez-vous me donner votre opinion à ce sujet?

Mme Burr : Premièrement, en vertu de la Convention de Chicago, comme je l'ai dit dans mon exposé, il y a des exigences voulant que les transporteurs nationaux soient la propriété à au moins 51 p. 100, de façon générale, et certainement, sous le contrôle, d'intérêts nationaux. Nous sommes en train de revoir nos exigences en matière de propriété étrangère. Cela serait conforme aux recommandations du groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence présidé par M. Wilson l'an dernier. Nous attendons actuellement que l'Office des transports du Canada modifie sa réglementation. Nous passerions à une propriété étrangère allant jusqu'à 49 p. 100. On peut présumer que cela offrirait aux intérêts étrangers plus d'occasions d'investissement dans les transporteurs aériens canadiens.

Quant à la question sur la concurrence étrangère, nous essayons régulièrement de profiter de toutes les occasions dans le cadre de la politique Ciel bleu qui sont le plus ouvertes possible. Toutefois, la politique Ciel bleu est fondée sur plusieurs principes, dont celui de la réciprocité des intérêts. C'est toujours une question d'établir un équilibre entre les intérêts du Canada et ceux de notre pays partenaire. À l'heure actuelle, 73 p. 100 de nos accords sont des accords ouverts. Cela comprend nos plus importants partenaires, l'Union européenne, avec qui l'accord a été négocié récemment, et les États-Unis. Nous essayons toujours de fournir un arrangement aussi ouvert et concurrentiel que possible. Une fois que vous avez un régime « ciel ouvert », le transporteur aérien est libre d'exploiter le marché sans pratiquement aucune restriction du point de vue économique. Évidemment, il y a toujours les règlements en matière de sécurité qu'il faut respecter. Comme je l'ai dit plus tôt, Transports Canada et l'ACSTA sont les principaux organismes responsables de la réglementation en matière de sûreté et de sécurité.

Le sénateur Housakos : Mon autre question concerne l'initiative Droits des voyageurs aériens Canada. Nous avons remplacé par cette initiative le processus du commissaire aux plaintes relatives au transport aérien du Canada pour l'étude des plaintes des clients et l'examen des services aux clients. Comment les deux programmes se comparent-ils? Est-ce que l'élimination du poste de commissaire a été un obstacle à la présentation des plaintes des clients et à l'examen diligent de ces plaintes?

Mme Burr : Un nombre considérable d'articles de la Loi sur les transports au Canada traitent des droits des consommateurs. Lorsque les clients sont insatisfaits des services offerts par le transporteur aérien, ils ont accès à l'organisme de réglementation, l'Office des transports du Canada, surtout en ce qui a trait aux modalités qui sont censées être décrites clairement sur le billet. Cela fait l'objet d'un certain débat, comme vous le savez certainement. Beaucoup de gens pensent que nous devrions nous orienter vers un régime plus étendu. Cependant, lorsque

provisions in the act are similar and in some cases perhaps more satisfactory than the process in the EU, which has a more legislated structure.

In the case of the United States, the provisions in their system require recourse to the courts, which is somewhat difficult as well. Being able to go to the CTA is a good middle ground.

I will ask Ms. Gravitis-Beck, who has worked on this quite a bit, to comment on any comparison to the earlier model we had here in Canada.

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy, Transport Canada: Perhaps I could also respond to your question on Flight Rights Canada. That program was introduced as a communications vehicle to help improve the understanding of the Canadian public about the approach that already existed in the Canada Transportation Act, as Ms. Burr indicated. It also included a code of conduct, which was voluntarily adopted when it was first introduced by all of Canada's particularly large carriers domestically.

Subsequent to that, all of the carriers took very much to heart the discussion that was occurring publicly, and they brought those voluntary code of conduct approaches into their terms and conditions of carriage, which then made them subject to the same kind of complaint process and rigour that the Canadian Transportation Agency applies to any complaints it gets with respect to services that are incorporated in terms and conditions of carriage.

There has been some real advancement in bringing some of the elements of Flight Rights Canada that were not previously in the terms and conditions of carriage of our main carriers to their terms and conditions. When Bill C-11 was being discussed, there was much consideration of whether the elimination of the commissioner's role would hamper the complaints process. I think the transportation agency brought forward information indicating that the level of complaints increased after the commissioner's position ended and as familiarity with the process increased. Between that and the Flight Rights initiative, our hope is that the public is more aware of the approach that exists and of their rights to complain if they do not feel their service has been appropriate or within the rules that the carrier has set out.

Senator Housakos: My last question is with regard to the governance of our airports. Transport Canada through the years has divested itself of direct control of airport authorities. They have become more than arm's length; they are quite independent bodies currently. Has that approach served us well in being able to balance customer service, competition in the marketplace and some authority over the airport, as Transport Canada should have, and over these huge assets we have in this country, which

nous regardons ce qui est offert dans d'autres pays, nous estimons que, généralement, les dispositions de la loi sont semblables et, dans certains cas, peut-être, plus satisfaisantes que le processus en vigueur dans l'Union européenne, qui a une structure plus légiférée.

Dans le cas des États-Unis, les dispositions en vigueur là-bas nécessitent le recours aux tribunaux, ce qui est également un peu difficile. La possibilité de s'adresser à l'OTC est une bonne mesure mitigée.

Je vais demander à Mme Gravitis-Beck, qui a passablement travaillé sur cette question, de commenter la comparaison avec le modèle que nous avions auparavant au Canada.

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada : Peut-être, pourrais-je également répondre à votre question sur l'initiative Droits des voyageurs aériens Canada. Ce programme a été lancé comme un moyen de communication pour aider à améliorer la compréhension du public canadien de l'approche qui existait déjà dans la Loi sur les transports au Canada, comme l'a indiqué Mme Burr. Il comportait également un code de conduite qui a été adopté volontairement par tous les principaux transporteurs aériens nationaux.

Par la suite, tous les transporteurs ont pris à coeur la discussion publique qui se déroulait, et ils ont transposé ces approches volontaires en matière de code de conduite dans leurs modalités de transport, ce qui les a assujettis au même type de processus de plaintes et de rigueur que celui que l'Office des transports du Canada applique à toutes les plaintes qu'il reçoit concernant les services qui sont compris dans les modalités de transport.

On a réalisé un progrès réel pour ce qui est de l'inclusion, dans les modalités de transport de nos principaux transporteurs aériens, de certains des éléments contenus dans Droits de voyageurs aériens Canada, qui auparavant, n'y figuraient pas. Lorsque le projet de loi C-11 était débattu, on a beaucoup discuté de la question de savoir si l'élimination du rôle du commissaire nuirait au processus des plaintes. Je pense que l'Office des transports a présenté de l'information indiquant que le nombre de plaintes a augmenté après l'élimination du poste de commissaire, une fois que les gens sont devenus plus familiers avec le processus. Grâce à cela et à l'initiative Droits de voyageurs aériens, nous espérons que le public est davantage au courant de l'approche qui existe et de son droit à se plaindre s'il estime que les services qu'il a reçus n'étaient pas appropriés ou ne respectaient pas les règles adoptées par le transporteur.

Le sénateur Housakos : Ma dernière question concerne la gouvernance de nos aéroports. Au cours des années, Transports Canada s'est départi du contrôle direct des autorités aéroportuaires. Elles sont devenues plus indépendantes; ce sont des entités assez indépendantes à l'heure actuelle. Est-ce que cette approche nous a bien servis pour ce qui est d'équilibrer les services aux consommateurs, la concurrence sur le marché et une certaine autorité sur les aéroports, comme ce devrait être le cas pour

are our international and local airports? I know that is a broad issue, but perhaps you can give us an overview of that.

Ms. Burr: That is a very broad question. It is fair to say that commercializing the airports, especially the top eight NAS airports — but all of them really — has unleashed a lot of energy and entrepreneurial spirit right across the country. I know there are some concerns occasionally that the airports are somewhat overly enthusiastic in investing in expansion, and the costs get transferred to the air sector or the airlines. However, the fact remains that they have probably invested in infrastructure at a level that the federal government, if we had continued to run the airports, could never have done in the time frame we are talking about.

The challenge of that balance between respecting the cost to the carriers versus the interests of the airports as economic generators within a local community or regional community is a balance. We are told repeatedly that airports are sensitive to the fact that if they price themselves too high as far as the airlines are concerned, airlines will go somewhere else. I guess there is a bit of a challenge that way that keeps the balance in play.

As far as we are concerned, at this point in time, although we had introduced airport legislation a few years ago, it died on the Order Paper, and we have not gone back and attempted to revive that legislation. That is unfinished business to some extent, but at the same time, each of the airports operates within lease arrangements that were negotiated at the time of the transfer. They are fairly comprehensive. A set of expectations laid out in the lease allows the airport authority to operate in a business-like way. Generally, this is viewed as a model that has worked quite well.

The Chair: I think Senator Cochrane had a supplementary question.

Senator Cochrane: Yes, I did. Thank you for appearing this morning.

I want to go back to the Air Travel Complaints Commissioner, which my friend has been questioning you about. When was that position terminated?

Ms. Burr: I will have to get you the actual date, but it would probably be around 2003 or 2004, I would think.

Senator Cochrane: You have spoken about the rationale for that decision, but have you gone back and looked at that rationale to see if that was the right decision at the time?

Ms. Burr: Not really. We have tended to focus more on the general question of whether the passenger bill of rights model fits within our regulatory and legislative context right now.

Senator Cochrane: Does it?

Transports Canada, et sur ces actifs énormes que nous avons dans ce pays, à savoir nos aéroports internationaux et locaux? Je sais que c'est une question très large, mais peut-être que vous pouvez nous donner une idée de cela.

Mme Burr : Il s'agit d'une question très vaste. Il est juste de dire que le fait de commercialiser les aéroports, surtout les huit aéroports RNA les plus importants — mais, en réalité, tous les aéroports — a libéré beaucoup d'énergie et d'esprit d'entreprise partout au pays. Je sais qu'il y a certaines préoccupations à l'occasion au sujet du fait que certains aéroports font preuve d'un excès d'enthousiasme en investissant dans les travaux d'agrandissement, et que les coûts sont refilés au secteur du transport aérien ou aux compagnies de transport aérien. Cependant, le fait demeure qu'ils ont probablement investi dans l'infrastructure à un niveau que le gouvernement fédéral, si nous avions continué à diriger les aéroports, n'aurait jamais pu faire dans le laps de temps dont nous parlons.

Équilibrer les frais engagés par les transporteurs et les intérêts des aéroports comme moteurs économiques dans une collectivité locale ou régionale constitue un défi. On nous répète sans cesse que les aéroports sont conscients que s'ils demandent un prix trop élevé aux compagnies aériennes, les compagnies s'installeront ailleurs. Il semble y avoir un certain défi sur ce plan qui garde la question de l'équilibre en jeu.

Pour notre part, nous avons présenté une loi sur les aéroports il y a quelques années, mais elle est morte au *Feuilleton*, et nous n'avons pas tenté de la réintroduire. Dans une certaine mesure, actuellement, l'affaire est inachevée, mais en même temps, tous les aéroports opèrent en fonction de contrats de location négociés au moment du transfert. Ces contrats sont assez complets. Ils contiennent une liste d'attentes qui permet à l'administration aéroportuaire de fonctionner efficacement et professionnellement. De façon générale, on considère que le modèle fonctionne assez bien.

Le président : Je crois que le sénateur Cochrane a une question complémentaire.

Le sénateur Cochrane : En effet. Merci d'être ici ce matin.

Je veux revenir sur la question du Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien, au sujet duquel mon collègue vous interrogeait. À quel moment ce poste a-t-il été aboli?

Mme Burr : Je vais devoir vous trouver la date exacte, mais je crois que c'était probablement autour de 2003 ou 2004.

Le sénateur Cochrane : Vous avez parlé des raisons de cette décision, mais les avez-vous réexaminées depuis pour déterminer si c'était la bonne chose à faire à l'époque?

Mme Burr : Pas vraiment. Nous avons tendance à nous concentrer plutôt sur la question générale de savoir si le modèle de la déclaration des droits des passagers cadre bien avec le contexte réglementaire et législatif actuel.

Le sénateur Cochrane : La réponse est-elle oui?

Ms. Burr: Our sense is that the model we have works fairly well. Certainly the agency takes its responsibilities seriously when it comes to customer complaints.

Ms. Gravitis-Beck: Could I add to that comment? One of the elements that was important in Bill C-11, the revisions to the Canada Transportation Act, was the requirement that the agency continue to report on the results of those complaints on an annual basis as part of its annual report; the transparency to the public and awareness of the nature of complaints and the number of complaints received is an important feature of the regime that is currently in place.

Senator Cochrane: Since then, we have a new process that attempts to deal with travellers' complaints. How long this has been in place, and what sorts of issues does the process cover?

Ms. Gravitis-Beck: This process has been in place for at least eight years, perhaps longer. It has evolved from almost a test for informal complaints being channelled and dealt with before more formal mediation and arbitration processes were applied, if complaints escalated.

The informal process was initially started by the agency as a bit of a pilot, a test, and it evolved because it was seen as quite effective and successful for dealing with complaints in a fairly effective and quick way. It gave people with concerns relatively more rapid and inexpensive feedback than going through the more formalized mediation and arbitration processes that also exist in the Canada Transportation Act but are really reserved for more major or systemic complaints.

The regular, more normal course of business issues that may arise with a passenger, such as lost bags or a sense that perhaps pricing is not appropriate, are issues that the informal process can deal with quite well. Under that process, passengers who have a complaint are first expected to raise it with their carrier, because the carrier's terms and conditions are a contractual obligation with its passengers; and if they do not get satisfaction from their carrier, that complaint is then brought to the Canadian Transportation Agency, which acts as an intermediary between the company and the individual who brought the complaint. Based on their experience, they assess the reasonableness of the complaint and attempt to find a resolution if, in fact, the issue is a reasonable and appropriate one.

Again, in terms of what they report publicly, they do report on a number of complaints that they deal with; they report on the general nature of those complaints and what kind of categories they fall into; and they also speak to the few complaints — and it is a very few — that do get escalated into the more formal process if they cannot be resolved and if they really are systemic issues that probably require a broader hearing.

Senator Cochrane: How many complaints would you receive annually?

Mme Burr : Selon nous, le modèle fonctionne assez bien. L'Office prend certainement son rôle au sérieux en ce qui concerne les plaintes des consommateurs.

Mme Gravitis-Beck : Puis-je ajouter à cette réponse? L'un des éléments importants du projet de loi C-11, les modifications à la Loi sur les transports du Canada, était l'exigence que l'Office continue à inclure les résultats de ces plaintes dans son rapport annuel; la transparence envers le public ainsi que la connaissance de la nature des plaintes et du nombre de plaintes reçues sont des caractéristiques importantes du régime actuel.

Le sénateur Cochrane : Depuis, on emploie une nouvelle méthode pour tenter de gérer les plaintes des voyageurs. Quand a-t-elle été mise en place et quelles sortes de questions permet-elle de régler?

Mme Gravitis-Beck : La méthode est employée depuis au moins huit ans, sinon plus. Elle a évolué à partir de ce qui était presque un critère utilisé pour diriger et régler les plaintes informelles avant d'avoir recours à des méthodes de médiation et d'arbitrage plus officielles, dans le cas où les plaintes accèdent à un autre niveau.

Initialement, l'Office a élaboré la méthode informelle plutôt comme un projet pilote, un essai, et il l'a développée parce qu'il jugeait qu'elle permettait de gérer les plaintes assez efficacement et rapidement. Les personnes qui ont des préoccupations peuvent ainsi recevoir des réactions plus vite et moyennant moins de frais que lorsqu'on a recours aux processus de médiation et d'arbitrage plus officiels qui sont aussi prévus par la Loi sur les transports du Canada, mais qui sont utilisés plutôt pour régler des plaintes majeures ou généralisées.

La méthode informelle est très efficace pour régler les problèmes qu'un passager peut avoir dans le cours normal des activités, par exemple, la perte de bagages ou le sentiment qu'un prix est inadéquat. Dans le cadre du processus, on s'attend à ce que les passagers qui ont une plainte à faire la présentent d'abord à leur transporteur parce que les conditions de celui-ci font partie de ses obligations contractuelles envers ses passagers. Si la personne n'obtient pas réparation du transporteur, la plainte est envoyée à l'Office des transports du Canada, qui joue le rôle d'intermédiaire entre la compagnie et le plaignant. En se fondant sur son expérience, l'Office évalue la plainte et détermine si elle est raisonnable et pertinente; dans l'affirmative, il tente de régler le différend.

Je le répète, par rapport à ce que l'Office inclut dans ses rapports publics, il rend compte de nombre de plaintes dont il traite, ainsi que de la nature générale de ces plaintes et des catégories auxquelles elles appartiennent; il mentionne aussi les rares plaintes — et elles sont véritablement rares — qui atteignent le niveau du processus officiel si on n'arrive pas à les résoudre et s'il s'agit vraiment d'enjeux généralisés qui nécessitent probablement une audience poussée.

Le sénateur Cochrane : Combien de plaintes recevez-vous par année?

Ms. Gravitis-Beck: It is the Canadian Transportation Agency that receives those, and it is an arm's-length agency from Transport Canada. Transport Canada does not receive those complaints. We can provide you with the exact numbers. It is in the order of 600 to 700-some-odd complaints a year, I believe.

Senator Cochrane: Are some complaints more prominent than others?

Ms. Gravitis-Beck: I believe that with the Canadian Transportation Agency, historically lost bags are a recurring complaint, as well as concerns about delays or cancellations.

Senator Cochrane: They are resolved mostly through the Canadian Transportation Agency?

Ms. Gravitis-Beck: That is correct.

Senator Cochrane: I would like to come back later on, Mr. Chair.

The Chair: Yes. The agency will be appearing before the committee in November, so you will have the occasion to ask them the same type of question directly.

Senator Plett: Thank you, Ms. Burr. It is a pleasure seeing you again. We met a few days ago.

My question is based on the price of airline tickets domestically. We have primarily three airlines that fly domestically in Canada, and they seem to be able to operate at all different levels of prices. I know that Air Canada has at least three prices, depending what time of the day I book my flight and so on. With WestJet, I can walk up to the counter and buy a ticket for the lowest Air Canada price at any time of the day. Although I do not have the opportunity to fly Porter that much because they fly mostly in the East, I am told they are the same.

What role does Transport Canada play in regulating any prices? Is there any regulation? Can they simply charge whatever they want, and we accept that?

Ms. Burr: Since about 1988, the government policy has been to try to ensure that the system is as market-based as possible. At this point in time, we do not become involved at all in any airline pricing decisions. The philosophy here is that this is a business model. As you have described, there are different business models, and the airlines rise and fall to some extent on the health and practicality of their business models.

What often happens with airlines is that if you buy a ticket further out, it will be cheaper; and as you get closer in to the date you are going to fly, for many of the major carriers, the so-called legacy carriers, the ticket is more expensive, for sure.

Senator Plett: However, Air Canada has some different prices depending on the type of ticket: Tango, Tango Plus, and Latitude. I can buy a ticket today for two weeks down the road and they

Mme Gravitis-Beck : C'est l'Office des transports du Canada qui les reçoit, et cet organisme est indépendant de Transports Canada. Ce n'est pas Transports Canada qui reçoit les plaintes. Nous pouvons vous fournir les chiffres exacts. Je crois qu'ils s'élèvent à environ 600 ou 700 plaintes par année.

Le sénateur Cochrane : Y a-t-il des plaintes plus considérables que d'autres?

Mme Gravitis-Beck : Je crois que pour l'Office des transports du Canada, traditionnellement, les plaintes relatives à la perte de bagages reviennent souvent, ainsi que les préoccupations au sujet de retards ou d'annulations.

Le sénateur Cochrane : Elles sont réglées surtout par l'entremise de l'Office des transports du Canada?

Mme Gravitis-Beck : C'est exact.

Le sénateur Cochrane : J'aimerais revenir sur le dossier, monsieur le président.

Le président : Oui. L'Office comparaitra devant le comité en novembre; vous aurez donc l'occasion de leur poser directement le même genre de questions.

Le sénateur Plett : Merci, madame Burr. Je suis heureux de vous revoir. Nous nous sommes rencontrés il y a quelques jours.

Ma question porte sur le coût des billets d'avion pour les vols intérieurs. Trois compagnies aériennes principales offrent des vols intérieurs au Canada et elles semblent toutes pouvoir le faire à des prix différents. Je sais qu'Air Canada donne au moins trois prix, selon, par exemple, l'heure à laquelle je réserve mon vol. Avec WestJet, je peux me présenter au comptoir à n'importe quelle heure et acheter un billet au prix inférieur d'Air Canada. Je n'ai pas souvent l'occasion de faire affaire avec Porter puisque la compagnie offre surtout des vols dans l'Est, mais on me dit que c'est la même chose.

Quel rôle Transports Canada joue-t-il dans la réglementation des prix? Existe-t-il de la réglementation? Les compagnies peuvent-elles simplement fixer les prix comme bon leur semble, et nous acceptons cela?

Mme Burr : Depuis 1988 environ, la politique du gouvernement consiste à veiller à ce que le système soit, autant que possible, fondé sur le marché. En ce moment, nous ne participons aucunement aux décisions des compagnies aériennes relatives à l'établissement des prix, car nous considérons que cela fait partie d'un modèle d'entreprise. Comme vous l'avez décrit, les modèles varient et, dans une certaine mesure, les compagnies aériennes prennent de l'essor ou chutent selon le bon état et l'applicabilité de leur modèle d'entreprise.

Ce qui se produit souvent avec les compagnies aériennes, c'est que plus vous achetez votre billet tôt, moins il vous coûte cher; tandis qu'avec la plupart des transporteurs, notamment ceux qu'on appelle les transporteurs traditionnels, chose certaine, plus la date de votre vol approche, plus le billet coûte cher.

Le sénateur Plett : Toutefois, les prix d'Air Canada varient selon le type de billet : Tango, TangoPlus et Latitude. Je peux acheter un billet pour un vol dans deux semaines et la compagnie

will ask me what kind of a ticket I want. The seat is generally the same seat no matter what price I pay. They do not just do this going out; they have a different price structure as well.

Ms. Burr: I think there is a real science to it. They have people working away on what works best for them. In all seriousness, though, the department's philosophy over the last few years has been that it works best if the airlines are making those kinds of business decisions; and hopefully consumers, especially where there is choice, can decide for themselves whether they want to fly with one carrier or another.

Senator Plett: Certainly I am a supporter of free enterprise. I am also a supporter of the philosophy that if it backfires on a company and it gets into financial difficulties, we are not too quick there to bail one out over the other. Other than that, I do support that.

Is there room in Canada for more entrants into domestic air travel? We have the three carriers. WestJet and Air Canada fly across the country. Porter only flies in parts of the country. Is there more room for domestic air carriers?

Ms. Burr: Many of the decisions around carriers going into a market are tied to the economic activity within a specific community or region. You can certainly see a case where as economic conditions improve, we could see scope for new entrants in certain regions of the country that reflect the economy and its level of vitality.

We have seen over the past few years in this country a certain number of failures within the Canadian domestic airline environment. We have seen about 13 failures over the last 10 years, and I think 7 charter airlines have come and gone. There is no doubt that it is a volatile sector and very much an indicator of economic conditions at any given time.

Senator Plett: I do not think you can necessarily give us a definitive answer here, but I live an hour and a half from Grand Forks and a couple of hours from Fargo. Many Canadians live close to American airports. It seems that if I want to fly to Mexico and I want to drive an hour and a half to Grand Forks, as opposed to 45 minutes to the Winnipeg airport, I might be able to save myself a few hundred dollars.

As a country, are we obligated to get involved in something like that? Is there anything we can do to stop the bleeding to the United States from our passengers going across the line to buy their tickets?

Ms. Burr: I imagine you will have a number of airlines and airports coming in to talk to you. I think it would be fair to say that they feel the cost structure in Canada is onerous relative to

va me demander le type que je veux. De façon générale, le siège est le même, peu importe ce que je paye. Elle ne procède pas ainsi uniquement selon le moment de l'achat du billet, elle a aussi une structure de prix différente.

Mme Burr : Je pense qu'elle suit une véritable méthode scientifique. Des gens travaillent à trouver ce qui fonctionne le mieux pour elle. Sérieusement, au cours des dernières années, le ministère a adopté une philosophie selon laquelle il est préférable que les compagnies aériennes prennent elles-mêmes ce genre de décisions opérationnelles, dans l'espoir que les consommateurs puissent décider eux-mêmes avec quel transporteur ils veulent faire affaire, surtout lorsqu'ils ont un choix.

Le sénateur Plett : Je suis certainement pour le régime de libre entreprise. Or, j'appuie aussi la philosophie selon laquelle si ce régime se retourne contre une compagnie et qu'elle se met à éprouver des difficultés financières, nous ne réagissons pas trop rapidement pour en renflouer une au détriment de l'autre. Mis à part cela, je soutiens ce modèle.

Le marché canadien du transport aérien intérieur est-il assez grand pour accueillir de nouveaux concurrents? Nous avons les trois transporteurs. WestJet et Air Canada volent d'un océan à l'autre. De son côté, Porter ne dessert que certaines régions du pays. Y a-t-il de la place pour d'autres transporteurs aériens intérieurs?

Mme Burr : Nombre de décisions relatives à l'entrée de transporteurs sur le marché sont liées à l'activité économique d'une collectivité ou d'une région donnée. On peut certainement envisager que, dans certaines régions, avec l'amélioration des conditions économiques, de nouveaux concurrents pourraient jouir de possibilités qui reflètent l'économie et son niveau de vitalité.

Au cours des dernières années, nous avons été témoins d'un certain nombre d'échecs dans le milieu des compagnies aériennes intérieures du Canada. En effet, il y a eu environ 13 échecs pendant les 10 dernières années, et je pense que 7 transporteurs aériens à la demande sont apparus puis disparus. Il ne fait aucun doute qu'il s'agit d'un secteur instable et certainement d'un indicateur des conditions économiques à tout moment.

Le sénateur Plett : Je ne crois pas que vous puissiez nécessairement nous donner une réponse définitive, mais j'habite à une heure et demie de Grand Forks et à deux ou trois heures de Fargo. De nombreux Canadiens vivent près d'aéroports américains. Il me semble que si je veux prendre l'avion jusqu'au Mexique et conduire ma voiture pendant une heure et demie jusqu'à Grand Forks, plutôt que pendant 45 minutes jusqu'à l'aéroport de Winnipeg, je pourrais économiser quelques centaines de dollars.

En tant que pays, avons-nous l'obligation de nous mêler à ce genre de situation? Pouvons-nous faire quelque chose pour stopper l'hémorragie provoquée par nos passagers qui se rendent aux États-Unis pour acheter leurs billets?

Mme Burr : Je présume que vous accueillerez un certain nombre de compagnies aériennes et d'aéroports. Je pense qu'il serait juste de dire qu'ils sentent que la structure de coûts en place

what is in place in the United States. To some extent, the costs at some of the neighbouring airports right across the country — Seattle, Burlington, Fargo, et cetera — reflect a different business model in the United States. The American government provides assistance to some of its airports, as do states and municipal governments.

The other factor, which is a fact of life, is that the U.S. is a huge market with many more passengers and many more airlines. I think that drives down unit costs a great deal, as well. Therefore, it is a different model than we have here in Canada, but at the same time, one could argue that the discipline of knowing that there are options across the border is to some extent keeping airport costs somewhat competitive here in Canada, too. I know that some of the airports coming to talk to you will tell you that they are concerned about competing with the airport a few hundred kilometres away across the border.

Senator Plett: Some of the airports or airlines still have some clear instructions for us as to what they would like to see happen, do they not?

Ms. Burr: I think you will hear quite a bit.

Senator MacDonald: Thank you, witnesses, for being here this morning. I want some clarification. You mentioned the 26 airports in the National Airports System. What criteria are used to decide which airports should be in that system? Some of them are quite obvious, such as the big airports in the urban centres. However, what criteria are applied, what are the advantages of being on that list, and what are the disadvantages of not being on that list?

Ms. Burr: I think that at the time the National Airports Policy was established and the NAS system was put together, one of the criteria was that the capital city of each province and territory would be included. It is not purely volume-driven. As you mentioned, senator, clearly some airports are on the list because of their size. However, over and above that, the others in the group are primarily the provincial and territorial capitals, and in some cases clearly they would not be on the list if they were not a capital.

We ask the airport community from time to time how they feel about being a NAS airport or not. Generally we are told that they like the idea of being in that select group. The downside is that they do or they will pay airport rent at a particular given time; it is tied to their lease arrangements and when they negotiated their lease with the federal government. A number of them, particularly the smaller ones, are currently not paying any rent but may come on stream in 2012 and 2014 and beyond.

Senator MacDonald: The airports on the list are not paying rent?

au Canada est lourde comparativement à celle des États-Unis. Dans une certaine mesure, les coûts dans des aéroports voisins partout au pays — Seattle, Burlington, Fargo, et cetera — reflètent le fait que le modèle de gestion employé aux États-Unis diffère du nôtre. En effet, le gouvernement américain fournit de l'assistance à certains de ses aéroports; il en est de même des gouvernements étatiques et municipaux.

L'autre facteur, qui est une réalité de la vie, c'est que le marché américain est énorme et qu'il compte beaucoup plus de passagers et de compagnies aériennes que le nôtre. Je crois que cet élément fait aussi considérablement baisser les coûts unitaires. Ainsi, leur modèle diffère de celui employé au Canada; or, du même coup, on pourrait soutenir que, dans une certaine mesure, le fait de savoir qu'il y a des options supplémentaires de l'autre côté de la frontière aide à maintenir les frais d'aéroport à des taux concurrentiels au Canada aussi. Je sais qu'une partie des aéroports qui s'adresseront à vous vous diront qu'ils s'inquiètent de faire concurrence avec l'aéroport situé à quelques centaines de kilomètres d'eux, de l'autre côté de la frontière.

Le sénateur Plett : Certains aéroports ou compagnies aériennes ont encore des instructions précises à nous donner relativement à ce qu'ils aimeraient qu'ils se produisent, non?

Mme Burr : Je pense que vous entendrez beaucoup de choses.

Le sénateur MacDonald : Merci à nos témoins d'être ici aujourd'hui. Je vous demanderais quelques précisions. Vous avez mentionné les 26 aéroports qui font partie du Réseau national des aéroports. Quels critères sont utilisés pour déterminer quels aéroports devraient être inclus dans ce réseau? Pour certains, c'est assez évident, notamment les grands aéroports situés dans les centres urbains. Or, quels critères sont appliqués, quels sont les avantages de figurer sur la liste et quels sont les désavantages de ne pas y être inscrit?

Mme Burr : Je pense qu'à l'époque où la Politique nationale des aéroports a été adoptée et où le RNA a été mis en place, l'un des critères était que la capitale de tous les territoires et provinces serait incluse. Le volume n'est pas le seul facteur. Comme vous l'avez dit, monsieur le sénateur, certains aéroports figurent évidemment sur la liste en raison de leur taille. Toutefois, outre cela, les autres membres du groupe sont principalement les capitales provinciales et territoriales; dans certains cas, ils ne seraient manifestement pas inscrits sur la liste s'ils n'étaient pas une capitale.

Nous demandons de temps en temps aux aéroports ce qu'ils pensent de faire partie ou de ne pas faire partie du RNA. De façon générale, ils nous disent qu'ils aiment l'idée de compter parmi ces quelques privilégiés. Le désavantage, c'est qu'ils payent ou qu'ils payeront un loyer d'aéroport à un moment donné; cette obligation est liée à leurs contrats de location et à leurs négociations avec le gouvernement fédéral. Certains d'entre eux, en particulier les plus petits, ne payent pas de loyer à l'heure actuelle, mais ils se joindront peut-être aux autres en 2012, 2014 ou plus tard.

Le sénateur MacDonald : Les aéroports qui figurent sur la liste ne payent pas de loyer?

Ms. Burr: Not all of them.

Senator MacDonald: What are the advantages of being on the list?

Ms. Burr: Those on the list are certainly viewed as being sort of the senior airports of the country, if you will. It might be time to revisit the list and determine a different configuration.

There is sort of a natural division within even the Canadian Airports Council. There is a large airport committee and a smaller airport committee made up of NAS airports. Therefore, even within the community of 26, distinctions are made tied to size.

Senator MacDonald: When were these 26 determined? How often are they reviewed, or are they ever reviewed?

Ms. Burr: We have not really reviewed them. Do you recall when the policy was introduced?

Ms. Gravitis-Beck: It was in 1996.

Ms. Burr: It has been around for a little while.

Senator MacDonald: I cannot help but notice when looking at Atlantic Canada that there is one in Charlottetown and there are two in Newfoundland — St. John's is the capital and Gander is an international airport. However, there are three in New Brunswick and only one in Nova Scotia. Nova Scotia has the largest population in Atlantic Canada, and Cape Breton is the second largest urban centre in Nova Scotia, yet Sydney Airport is not on the list.

I am curious why it would be left off this list, particularly when I reflect on the changes that occurred with VIA Rail in the 1980s when Montreal-based VIA Rail determined that the passenger rail service would be discontinued between Sydney and Truro. Based on the criteria, it seems to me a place like Sydney would be on this list. Why is it not?

Ms. Burr: Sydney is not a provincial capital, and although it is an important airport in its region, it is probably not of the volume that would argue for its being in the National Airports System. That does not mean it is not an important airport. We have over 300 airports in this country. Certainly, Sydney would presumably be considered an important one within the Atlantic region.

Senator MacDonald: I am curious as to why it would not be included in that original list.

Ms. Gravitis-Beck: The NAS airports evolved from airports that were previously owned by Transport Canada. Some airports were never owned by Transport Canada. Part of the process of the National Airports Policy was to devolve the most significant of the airports. As Ms. Burr mentioned, those included the capitals and airports that at that time had passenger volumes over 2,000 annually and were federally owned. A combination of those

Mme Burr : Pas tous, non.

Le sénateur MacDonald : Quels sont les avantages de faire partie de la liste?

Mme Burr : Ceux qui figurent sur la liste sont certainement vus en quelque sorte comme les aéroports supérieurs du pays, si vous voulez. Le temps est peut-être venu de la revoir et d'en modifier la configuration.

Il y a comme une division naturelle même au sein du Conseil des aéroports du Canada. Un comité est formé de grands aéroports et un autre, de petits aéroports du RNA. Ainsi, même entre les 26, on fait des distinctions par rapport à la taille.

Le sénateur MacDonald : Quand les 26 aéroports ont-ils été choisis? À quelle fréquence revoit-on la liste, ou la revoit-on jamais?

Mme Burr : Nous ne l'avons pas vraiment revue. Vous rappelez-vous quand la politique a été instaurée?

Mme Gravitis-Beck : C'était en 1996.

Mme Burr : Elle existe depuis quelque temps.

Le sénateur MacDonald : Je ne peux m'empêcher de remarquer, en jetant un coup d'œil au Canada atlantique, qu'il y en a un à Charlottetown et deux à Terre-Neuve — St. John's est la capitale et l'aéroport de Gander est international. Or, il y en a trois au Nouveau-Brunswick et seulement un en Nouvelle-Écosse. La Nouvelle-Écosse est la province la plus peuplée du Canada atlantique et le Cap-Breton est le deuxième centre urbain de la province sur le plan de l'importance, et pourtant, l'aéroport de Sydney ne figure pas sur la liste.

Je suis curieux de savoir pourquoi il serait exclu de la liste, surtout lorsque je pense aux changements qui se sont produits avec VIA Rail dans les années 1980, lorsque la société basée à Montréal a décidé d'interrompre le service ferroviaire voyageurs entre Sydney et Truro. Selon les critères, il me semble qu'un endroit comme Sydney devrait être inclus. Pourquoi ne l'est-il pas?

Mme Burr : Sydney n'est pas une capitale provinciale, et bien que l'aéroport soit important dans sa région, son volume n'est probablement pas suffisant pour justifier sa présence au sein du Réseau national des aéroports. Cela ne signifie pas que ce n'est pas un aéroport important. Il y a au-delà de 300 aéroports au pays. Celui de Sydney serait sans doute considéré comme important dans la région atlantique.

Le sénateur MacDonald : Je suis curieux de savoir pourquoi il n'a pas été inclus dans la liste originale.

Mme Gravitis-Beck : Le RNA est formé d'aéroports qui appartenaient autrefois à Transports Canada. Certains n'ont jamais appartenu au ministère. La Politique nationale des aéroports visait en partie à rendre autonomes les aéroports les plus considérables. Comme Mme Burr l'a mentionné, cela incluait ceux des capitales, ainsi que ceux qui avaient à l'époque un volume annuel de plus de 2 000 passagers et qui appartenaient au

criteria became the arrangements for lease arrangements and so on under the National Airports System.

There is another significant thing under the National Airports System. We talk about the advantages and whether it is an advantage or disadvantage, but the assets of those airports, which include the land and the buildings, revert to the federal government once the leases terminate. Again, there is a sort of recognition of public interest and strategic importance of this mix of airports across the country to ensure there continues to be some federal involvement or grounding in terms of those airports.

Senator MacDonald: I am not saying I am advocating it. However, I do know people at the airport authority there, and I will speak to them to see what their take is on this. They are always struggling, and I am just curious about how much this affects the viability of the airport in the long run. It might not.

Ms. Gravitis-Beck: I do not think being a member of the National Airports System creates an advantage in terms of viability or success. It really is based more on history, but it also creates a bit of a marketing opportunity for those airports to promote their services.

However, equally, we have airports such as Abbotsford and Hamilton that are sizable airports and are not part of the National Airports System because they do not have the history that I referenced. They equally set themselves up and market their services internationally and do not feel constrained by being outside of that.

Senator MacDonald: I will have to do a little more investigation on the ground and get some feedback from them. I guess I will have more questions in the future.

Senator Mercer: Sydney is the capital of Cape Breton.

Senator Cochrane: Could the committee members get a copy of the guidelines that determine how these 26 airports are designated?

Ms. Burr: Yes, we can get you something on that.

The Chair: Please give it to the clerk and the clerk will distribute it among the members.

[*Translation*]

Senator Fox: I want to begin by thanking the witnesses for their presentations, which I found very interesting.

My first question is along the same lines as Senator Plett's and has to do with ticket prices. We get the sense that no one is responsible for ticket prices and that it is all left to the free market to decide. I am sure that when the airlines appear before the committee, they will tell us that pricing has a lot to do with airport taxes.

fédéral. Ces critères combinés sont devenus les dispositions notamment des contrats de location conclus en vertu du Réseau national des aéroports.

Le Réseau national des aéroports comporte un autre aspect important. Nous parlons des avantages et nous demandons s'il s'agit d'un bien ou d'un mal, mais les actifs de ces aéroports, qui incluent le terrain et les bâtiments, retournent au gouvernement fédéral à la fin du bail. Encore une fois, on reconnaît en quelque sorte l'intérêt public et l'importance stratégique de ce mélange d'aéroports de partout au pays, ainsi que de veiller à ce que le gouvernement fédéral continue à jouer un rôle par rapport à ces aéroports.

Le sénateur MacDonald : Je ne dis pas que je recommande son inclusion, mais je connais des gens qui travaillent pour l'administration de l'aéroport, et je leur demanderai ce qu'ils en pensent. Ils ont toujours des difficultés financières, et je suis curieux de savoir dans quelle mesure l'appartenance à ce réseau a un effet sur la rentabilité à long terme de l'aéroport. Il se peut qu'elle n'en ait pas.

Mme Gravitis-Beck : Je ne crois pas que faire partie du Réseau national des aéroports accroît la rentabilité ou la réussite de l'aéroport. L'appartenance au réseau est fondée davantage sur l'histoire de l'aéroport, mais elle donne également aux aéroports membres l'occasion de promouvoir leurs services.

De même, des aéroports assez importants, comme Abbotsford et Hamilton, ne sont pas membres du Réseau national des aéroports, car leur histoire ne correspond pas à celle que j'ai mentionnée. Ils s'organisent eux aussi, commercialisent leurs services à l'échelle internationale et ne se sentent pas limités par leur non-appartenance au réseau.

Le sénateur MacDonald : Je vais devoir pousser un peu plus loin mon enquête sur le terrain et recueillir leurs impressions à ce sujet. Je suppose que j'aurai d'autres questions à vous poser dans l'avenir.

Le sénateur Mercer : Sydney est la capitale du cap Breton.

Le sénateur Cochrane : Les membres du comité pourraient-ils obtenir une copie des lignes directrices qui expliquent comment ces 26 aéroports sont désignés?

Mme Burr : Oui, nous pouvons vous fournir un document à ce sujet.

Le président : Veuillez le donner à la greffière, et elle s'occupera de le distribuer aux membres.

[*Français*]

Le sénateur Fox : J'aimerais d'abord remercier les témoins de leur présentation, que j'ai trouvée très intéressante.

Ma première question suit la même voie que celle du sénateur Plett et concerne le coût des billets. On a l'impression que personne n'est responsable du coût des billets et que tout est laissé au marché libre. Je suis convaincu que les compagnies aériennes, lorsqu'elles viendront témoigner devant le comité, nous dirons que les tarifs sont liés en grande partie aux frais d'aéroport.

At this time of year, thousands of Canadians leave Montreal to go to Florida. They have the option of going to Plattsburgh and taking an Allegiant Air flight to Miami or Fort Lauderdale for \$29. They can also leave from Burlington on a JetBlue flight for as little as \$79. Of course, these passengers can choose to leave from the Montreal airport and fly with WestJet, Air Canada, Delta or American Airlines, whose prices, although competitive, are similar and end up being significantly higher than their previously mentioned counterparts.

So going to Plattsburgh or Burlington holds a certain appeal for Quebecers, especially those living on Montreal's south shore. I would think that is cause for some concern.

Second, I get the sense that it costs less to buy a return ticket to Montreal in Fort Lauderdale or Miami than to buy it in Montreal. Correct me if I am wrong.

It is not true that no one is responsible. At some point, policy issues come up. You are responsible for the policy side of things. I am not saying that you are responsible for high ticket prices, but someone is responsible for all that. It is not just the free market controlling it all, because the free market offers flights at \$29, \$79 and more than \$400 departing from Montreal. It feels as though no one is responsible.

You have NAV CANADA, which operates every day. I am not sure whether you have any control over NAV CANADA, but NAV CANADA has the power of life or death over airports. Take Mirabel, for example; NAV CANADA put an end to its operations. We constantly receive complaints from Canadians who want to know what we are doing to hold airport authorities accountable.

For instance, residents in the Montreal borough of NDG complain about flight paths. They seem to have an extremely difficult time voicing their concerns and problems in a tangible way. The accountability issue is not clear to me, nor is it clear to me whether you have any authority over NAV CANADA or airport authorities.

Third, I want to bring a very specific case to your attention. You own all the land that has been leased to airport authorities under, I believe, emphyteutic leases. Those airport authorities are therefore emphyteutic lessees of extensive areas of land. I am thinking specifically of the Mirabel region, which receives requests every month for land on which to build an industrial park for small and medium-sized businesses. There is not a single small or medium-sized business in Quebec that is going to invest family money to build infrastructure on land that is subject to an emphyteutic lease. Investors want to buy a piece of land, grow their business and eventually pass it on to their children. I am sure that the same problem comes up in other parts of the country.

À ce temps-ci de l'année, des milliers de Canadiens quittent Montréal à destination de la Floride. Ils ont le choix de se rendre à Plattsburgh et de s'envoler à bord d'un appareil de la compagnie Allegiant Air pour 29 \$ à destination de Miami ou Fort Lauderdale. Ils peuvent aussi partir de Burlington à bord d'un appareil de la compagnie JetBlue pour aussi peu que 79 \$. Bien sûr, ces passagers peuvent opter pour un départ de l'aéroport de Montréal avec WestJet, Air Canada, Delta ou American Airlines dont les tarifs, bien que compétitifs, se ressemblent et s'avèrent considérablement plus élevés que chez leurs contreparties susmentionnées.

Donc, il y a un certain attrait pour les Québécois, surtout pour ceux qui demeurent sur la Rive-Sud de Montréal, d'aller à Plattsburgh ou à Burlington. Je présume que cela doit causer une certaine inquiétude.

Deuxièmement, j'ai l'impression qu'il coûte moins cher d'acheter un billet de retour vers Montréal à Fort Lauderdale ou à Miami que de l'acheter à Montréal. Corrigez-moi si j'ai tort.

On ne peut pas dire qu'il n'y a aucun responsable. À un moment donné, il y a des questions de politique. Vous êtes responsables de la politique. Je ne dis pas que vous êtes responsables des prix élevés, mais il y a quelqu'un qui est responsable de tout cela. Ce n'est pas simplement le marché libre parce que le marché libre, vous avez le billet à 29 \$, à 79 \$ et plus de 400 \$ à partir de Montréal. On a l'impression que personne n'est responsable.

Il y a NAV CANADA qui opère les tours. Je ne sais pas si vous avez un pouvoir sur NAV CANADA, mais NAV CANADA a un pouvoir de vie ou de mort sur les aéroports. On peut penser à l'exemple de Mirabel en ce moment où NAV CANADA a mis fin à ses opérations. On reçoit des plaintes constantes de citoyens qui demandent : « Qu'est-ce qu'on fait pour obtenir une reddition de compte de la part des institutions aéroportuaires? »

Par exemple, dans le secteur de NDG, à Montréal, les gens se plaignent des trajectoires de vol. Ils semblent incapables de faire part de leurs inquiétudes et des problèmes encourus avec des questions tangibles. La question de responsabilité ne me semble pas claire, et il ne me semble pas clair que vous ayez de l'autorité sur NAV CANADA ou sur les autorités aéroportuaires.

Troisièmement, j'attire votre attention sur un cas très spécifique. Vous êtes propriétaires de tous les terrains que vous avez loués, je crois, par baux emphytéotiques aux autorités aéroportuaires. Ces autorités aéroportuaires sont maintenant locataires sur une base d'emphytéose de terrains très grands. Je pense, en particulier, à la région de Mirabel, où il y a une demande tous les mois pour avoir accès à des terrains pour y construire un parc industriel pour des PME. Il n'y a pas une PME au Québec qui va investir l'argent de la famille pour bâtir des infrastructures sur un terrain loué avec un bail emphytéotique. Les investisseurs veulent acheter un carré de terrain, développer leur entreprise et la léguer par la suite à leurs enfants. Je suis convaincu que la même problématique va s'appliquer dans d'autres parties du Canada.

Obviously, Transport Canada is the one responsible for this, but is there no way to address local needs and recognize that certain regions of the country have extra acres of land? Is there no way to say that you will allow the Montreal airport authority to resell its land so businesses can build there? Once again, if you are talking about small and medium-size businesses, your experience may be different than mine. Based on my experience in Quebec, there is not a single small or medium-size business that would invest family money in a building that it would have to hand over to an airport authority in 20, 30, 40 or even 50 years.

Ms. Burr: First of all, we recognize that ticket prices in the United States are often cheaper than in Canada. As I mentioned earlier, that is due to the country's size and the wide range of its airline offerings. There is also the fact that ours is a vast country geographically speaking, but a much smaller one in terms of population. Therefore, Canadian airlines have higher costs than those in the United States.

That is the only answer I can give you right now. We realize that there are individual costs here in Canada, such as the lease. There are other costs as well, which I mentioned, but it is also important to realize that the United States is a larger market with a larger airline industry. We work with NAV CANADA from time to time, but we do not have as close of a relationship with them as we do with the airports specifically. NAV CANADA is a private corporation that was established by an act of Parliament, and its regulations focus more on security, not daily operations.

Last, could you repeat your question about our role as airport owner?

Senator Fox: Yes. Transport Canada, which owns all the infrastructure and land surrounding airports, has leased them out to airport authorities for, if I understand correctly, prolonged periods under agreements known as emphyteutic leases. The airport authority occupying the land under the emphyteutic lease cannot resell the land to businesses wanting to set up shop in industrial parks, for example, which do not currently exist because of this problem. The mayor of Mirabel would tell you that he receives these kinds of requests on a weekly basis, but there is no land left in his industrial park. He would like to be able to buy some land from Transport Canada, but he cannot because he has to go through the Montreal airport authority, which will say that it is leasing the land and can lease it out only under an emphyteutic lease. When you have a company looking to invest several million dollars to build a plant or a head office, the fact that the company cannot own the land where the plant or head office is located is a major roadblock. The company will set up shop elsewhere.

Ms. Burr: We have discussed the issue of the lease term with certain airport authorities. In some cases, we negotiated an extension of the lease term with the airport authority so it could make arrangements with third parties.

Senator Fox: Does that mean you are willing to sell?

C'est évidemment Transport Canada qui est responsable de cela, mais est-ce qu'il n'y a pas moyen de répondre aux besoins locaux et de constater que dans certaines régions du pays, il y a des arpents et des acres de terrain excédentaires? Est-ce qu'il n'y a pas moyen de dire : « Oui, on va permettre à Aéroports de Montréal de revendre ses terrains pour que des entreprises puissent s'y installer? » Encore une fois, si vous parlez de PME, votre expérience est peut-être différente de la mienne. Selon mon expérience au Québec, il n'y a pas une PME qui voudra investir l'argent de la famille dans une bâtisse qu'elle devra remettre à une autorité aéroportuaire dans 20, 30, 40 ou même 50 ans.

Mme Burr : Premièrement, nous reconnaissons que les prix des billets aux États-Unis sont souvent plus bas qu'au Canada. Comme je l'ai mentionné plus tôt, cela est dû à la grandeur du pays et à la grande variété des offres des compagnies aériennes aux États-Unis. Il y a aussi le fait que nous avons un pays avec un vaste territoire et une population assez restreinte. Les coûts sont donc plus élevés pour les compagnies aériennes canadiennes que pour celles des États-Unis.

C'est la seule réponse que je peux vous donner en ce moment. On reconnaît qu'il y a des coûts individuels ici au Canada, comme le bail. Il y a aussi d'autres coûts que j'ai déjà mentionnés, mais il faut aussi reconnaître que les États-Unis sont plus grands et qu'ils ont un plus grand secteur aérien. Nous travaillons avec NAV CANADA de temps en temps, mais notre relation avec NAV CANADA est un peu plus distante que notre relation avec les aéroports en particulier. Il y a une loi qui a créé cette agence privée, et maintenant les réglementations concernent en particulier la sécurité et non les opérations journalières.

Finalement, pourriez-vous répéter votre question concernant notre rôle comme propriétaire des aéroports?

Le sénateur Fox : Oui. Transport Canada, qui est propriétaire de toutes ces infrastructures et des terrains entourant les aéroports, les a loués, si je comprends bien, à long terme, avec ce qu'on appelle un bail emphytéotique, aux autorités aéroportuaires. L'autorité aéroportuaire détenant ces terrains par bail emphytéotique ne peut pas revendre ces terrains à des entreprises qui voudraient s'établir dans des parcs industriels qui, en ce moment, n'existent pas à cause de ce problème. Par exemple, le maire de Mirabel vous dirait qu'il reçoit des demandes chaque semaine, mais il n'y a plus de terrains dans son parc industriel. Il voudrait pouvoir acheter des terrains de Transport Canada, mais il ne peut pas parce qu'il doit passer par Aéroports de Montréal qui va lui dire : « Nous, on les a en baux, donc on peut seulement les louer avec un bail emphytéotique. » Pour une compagnie qui veut dépenser quelques millions de dollars pour construire une usine ou une maison mère, de ne pas être propriétaire du terrain est un obstacle majeur. Elle va s'établir ailleurs.

Mme Burr : Il y a des discussions avec certaines agences aéroportuaires concernant la durée du bail. Dans certains cas, nous avons négocié avec l'administration aéroportuaire pour prolonger le bail afin qu'elle puisse entretenir des arrangements avec les troisièmes parties.

Le sénateur Fox : Cela veut dire que vous êtes prêts à vendre?

Ms. Burr: Not to sell, but to extend the lease.

Senator Fox: Therein lies the problem. That is unacceptable for a small or medium-size business. Generally speaking, a small or medium-size business is not going to invest in land it does not own.

Ms. Burr: There is always the option of keeping a certain amount of land for future needs.

Senator Fox: I understand.

Ms. Burr: It depends on each airport's situation. That may be something we can examine a bit more closely.

[English]

Ms. Gravitis-Beck: Sometimes when lands are surplus to the immediate requirements for an airport operation, the airport finds it useful to have those lands as a source of income, and they are able to attract renters. I understand there are some that are looking for a more permanent arrangement that can be passed down from generation to generation, but there are many businesses that find it opportune to be able to function on a long-term arrangement to do their business, whether it is a 20-year or a 30-year lease. They increase revenue.

Senator Fox: I know that for Bombardier, Pratt & Whitney Canada and L-3 Communications, that is fine for them; they are big multinational companies and they can do that. If I am looking at small to medium-sized business, Lord knows how much land we have around some of those airports — certainly in the case of Mirabel — that do not affect airport operations because those are already so limited. You have allowed the leasing to major expansion, which I think is fantastic for Bombardier and so on, right on the airport premises, about 500 feet from the tarmac. That is great for them. That is super.

However, outside of those zones, much closer to the main arteries and roads, there is a lot of land that has absolutely nothing to do with airport operations, and that could be resold and designated for industrial park purposes. However, there does not seem to be any willingness on the part of whoever is responsible. It is hard to find out who does this, and I am not sure whether it is up to Transport Canada or Aéroports de Montréal to do that. Aéroports de Montréal will say, "We leased it; therefore, we have to release it," and Transport Canada will say, "We have already leased it to Aéroports de Montréal; therefore, we have no control over it." Therein lies the conundrum, which I would like you to unravel for me. It does not have to be today, but at some time.

Mme Burr : Pas à vendre, mais à prolonger le bail.

Le sénateur Fox : C'est là où le bât blesse. C'est inacceptable pour une PME. En règle générale, une PME ne veut pas investir sur un terrain qui ne lui appartient pas.

Mme Burr : Il y a toujours la possibilité de garder une certaine partie de terrain pour les besoins futurs.

Le sénateur Fox : Je comprends.

Mme Burr : Cela dépend de la situation de chaque aéroport. C'est peut-être une question qu'on pourrait étudier un peu plus étroitement.

[Traduction]

Mme Gravitis-Beck : Parfois, lorsque l'exploitation de l'aéroport n'exige pas l'utilisation immédiate de certains terrains, son administration trouve pratique de se servir d'eux comme source de revenus, et elle est en mesure de susciter l'intérêt des locataires. Je comprends que certaines personnes cherchent à prendre des dispositions plus permanentes dont les générations futures pourront jouir, mais de nombreux entrepreneurs trouvent pratique de négocier une entente à long terme pour exercer leurs activités, qu'il s'agisse d'un bail de 20 ans ou de 30 ans. Cela leur permet d'accroître leurs revenus.

Le sénateur Fox : Je sais que cela convient à Bombardier, Pratt & Whitney Canada et L-3 Communications; ce sont de grandes entreprises multinationales qui sont en mesure de conclure ce genre d'entente. Je parle des petites et des moyennes entreprises. Dieu sait que certains de ces aéroports sont entourés de nombreux terrains — c'est certainement le cas de Mirabel — qui n'ont aucune répercussion sur leurs activités, parce que celles-ci sont déjà très limitées. Vous avez autorisé la location de terrains à des entreprises qui voulaient procéder à d'importants agrandissements et ce, à l'aéroport même, à environ 500 pieds de l'aire de trafic, ce qui, à mon sens, est formidable pour Bombardier et ses pareils. C'est une excellente décision pour eux. C'est épatant.

Toutefois, à l'extérieur de ces zones, plus près des artères et des routes principales, il y a beaucoup de terrains qui n'ont absolument rien à voir avec les activités de l'aéroport et qui pourraient être revendus et désignés comme parc industriel. Cependant, les instances responsables ne semblent pas disposées à le faire. Il est difficile de découvrir qui assume cette responsabilité, et je ne sais pas si elle revient à Transports Canada ou aux aéroports de Montréal. Les aéroports de Montréal diront : « Nous les louons, alors nous devons les sous-louer » et Transports Canada dira : « Nous les avons déjà loués aux aéroports de Montréal, alors nous n'exerçons plus aucun contrôle sur eux. » C'est là le problème, et j'aimerais que vous le régliez pour moi. Il n'est pas nécessaire que vous le fassiez aujourd'hui, mais j'aimerais que vous vous en occupiez un de ces jours.

[Translation]

Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy, Transport Canada: I want to follow up on your first question about ticket prices. I am originally from Montreal, and I can understand the appeal of some of the U.S. cities you mentioned. I have family members who sometimes consider taking those flights. But I also understand that a number of factors influence the decision of whether to buy a ticket in Montreal, Quebec City or Plattsburgh. Service level comes into play. Often, there is one flight a day leaving Plattsburgh; those are low-cost carrier flights, where passengers pay for their luggage, alcoholic drinks and all those extra costs.

Senator Fox: Such as Air Canada.

Ms. Trépanier: As Senator Plett mentioned, I believe, it depends on the type of ticket: Tango, Tango Plus. So there are all these different service levels, as well as flight times and airports. If you land in Orlando, it may not necessarily be at the international airport; you may land somewhere other than the city's main airport.

So service level comes into play. It is also important to remember that in the United States, certain airports and certain airlines serving those airports have received assistance from the local, municipal or federal government. So there are a number of factors involved, including the value placed by passengers on the time spent getting to those airports; that is part of the compromise.

Senator Fox: Thank you.

[English]

Senator Martin: Thank you very much for your presentation today. I want to ask one question that is more domestic and regional and another looking at the international picture.

I travel to the Yukon, which is north of Vancouver, where I live. In Vancouver, I can talk about the Asia-Pacific access and the U.S.-Canada situation that Senator Plett mentioned, about the bleeding that goes down to the U.S.

Going up North, I once flew on Air Canada, or Jazz, and then returned on Air North. My sense of the local carrier, the effectiveness and the importance of that — As you said, we are living in a country that is vast. I was born in Korea, and Canada is 100 times the size of South Korea. To get to destinations, we are limited in our choice, and flying is a necessity for us. Access for Canadians in remote or smaller locations to be able to get to other destinations and vice versa is an issue.

From my experience on that Air North, it seemed that there was a real sense of community; everyone seemed to know one another. I do know how economically successful they have been

[Français]

Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux aériens, Transports Canada : Je voudrais revenir sur votre première question qui concernait le prix des billets. Je suis originaire de Montréal et je peux comprendre l'attrait de certaines villes américaines que vous avez mentionnées. Il y a des membres de ma famille qui considèrent à l'occasion ces vols-là. Je comprends en revanche que plusieurs points doivent entrer en ligne de compte quand la décision est prise d'acheter un billet à Montréal, Québec ou Plattsburgh. La question du niveau de service se pose. Souvent il y a un vol par jour qui part de Plattsburgh; c'est ce qu'on appelle les « low cost carriers », les transporteurs à moindre coût; on paie pour les bagages, le verre de liqueur et tous ces coûts additionnés.

Le sénateur Fox : Comme Air Canada.

Mme Trépanier : Comme le sénateur Plett le mentionnait, je crois, cela varie selon de la catégorie de billet, Tango, Tango Plus. On a donc tous ces niveaux de services différents, de même que les heures des vols et les aéroports. Si on atterrit à Orlando, ce n'est pas nécessairement à l'aéroport international; on peut atterrir à un aéroport autre que l'aéroport principal de la ville.

Donc, le niveau de service entre en ligne de compte; il y a aussi le fait qu'il y a eu des subventions du gouvernement, au niveau local, municipal ou fédéral, aux États-Unis aussi, pour certains aéroports et pour certaines compagnies aériennes qui les desservent. Il faut donc prendre plusieurs facteurs en ligne de compte, dont la valeur du temps nécessaire aux voyageurs pour se rendre à ces aéroports; cela fait partie du compromis.

Le sénateur Fox : Merci.

[Traduction]

Le sénateur Martin : Je vous remercie beaucoup de la présentation que vous nous avez donnée aujourd'hui. Je veux poser une question à caractère plus national et régional, et une autre qui examine la scène internationale.

Je voyage au Yukon, qui se trouve au nord de Vancouver, la ville où je vis. À Vancouver, je peux parler de l'accès à l'Asie-Pacifique et de la situation canado-américaine que le sénateur Plett a mentionnée, de l'exode des clients vers les États-Unis.

Pour me rendre dans le Nord, j'ai déjà pris un vol d'Air Canada ou de Jazz, et je suis revenue sur un vol d'Air North. Cela m'a permis de me faire une idée du transporteur aérien local, de son efficacité et de l'importance que cela revêt — comme vous l'avez dit, nous vivons dans un pays très vaste. Je suis née en Corée, et le Canada est 100 fois plus grand que la Corée du Sud. Pour nous rendre à destination, nos choix sont limités, et il nous est indispensable de voyager par avion. Les Canadiens qui vivent dans des lieux reculés ou des petites villes ont du mal à trouver des vols pour se rendre à d'autres endroits et en revenir.

D'après mon expérience de vol avec la compagnie aérienne Air North, j'ai eu l'impression qu'il y régnait un véritable sentiment d'appartenance à la communauté; les gens semblaient tous se

in that they carry themselves. Like you say, there are challenges for every carrier in this volatile industry.

What role do you see for provinces and municipalities in terms of the kind of support or role that they can play in ensuring there are local carriers for their citizens?

Ms. Burr: A number of provinces do provide subsidies for northern services in their provinces, and British Columbia is one of the provinces that support a number of services or, conversely, smaller airports, so the subsidy may go to the airport as opposed to the airline. I believe Manitoba and Ontario do the same. Quebec has also provided some support for service to smaller communities.

Senator Martin: Does Transport Canada have effective or clear working relationships with these provincial bodies? Are there partnerships, ongoing agreements, et cetera?

Ms. Burr: Not directly. We work with all the provinces and territories through the federal-provincial-territorial mechanism, which has meetings a couple of times a year. We consult on broad policy issues then.

The other area where we interact is a standing committee chaired by Ms. Gravitis-Beck. It involves phone calls a couple of times a year so that people share information on an informal basis under this umbrella of the federal-provincial-territorial network. That seems to work quite well.

Senator Martin: I can imagine the challenges for carriers in providing services in Canada. On a smaller scale, I am with Rogers, and we finished a study with “Digital Canada” as its title. Rogers did not have service in the Yukon, so I did not have access to my BlackBerry. In Canada, we are facing these challenges at all levels. I think the relationship with provincial and territorial partners will be important for Transport Canada as well.

My interest then moves to the international picture. Being in Vancouver, last year I was at an announcement of the Blue Sky agreement with South Korea. You mentioned the other Blue Sky agreements that exist.

The title “Blue Sky” sounds expansive, and it is a welcoming concept. Could you share with us maybe what the public and we around the table should know about the advantages, the benefits and the economic impact of a Blue Sky agreement for Canada?

Ms. Burr: It is tailored to the Canadian reality in that while we are pursuing as open an agreement as possible every time we sit down in a negotiation, we also recognize that because we have such a large country and the population is so dispersed and there

connaître. Je sais que la compagnie réussit financièrement en ce sens qu'elle est autosuffisante. Comme vous l'avez dit, dans ce secteur très instable, tous les transporteurs éprouvent des difficultés.

À votre avis, quel genre de rôle les provinces et les municipalités peuvent-elles jouer, ou quel genre d'appui peuvent-elles apporter pour veiller à ce que des transporteurs locaux offrent des services à leurs citoyens?

Mme Burr : Un certain nombre de provinces subventionnent les services offerts dans le Nord de leur territoire. La Colombie-Britannique fait partie de ces provinces qui soutiennent un certain nombre de services ou qui, au contraire, appuient les petits aéroports. Par conséquent, il se peut que la subvention soit octroyée à l'aéroport plutôt qu'à la compagnie aérienne. Je pense que le Manitoba et l'Ontario font de même. Le Québec offre également une certaine aide financière aux transporteurs qui desservent les petites collectivités.

Le sénateur Martin : Transports Canada entretient-il des relations de travail efficaces ou bien circonscrites avec ces organismes provinciaux? Avez-vous établi des partenariats ou conclu des ententes, et cetera, avec eux?

Mme Burr : Pas directement. Nous collaborons avec les provinces et les territoires grâce à un processus fédéral-provincial-territorial dans le cadre duquel nous nous réunissons quelques fois par année. Nous les consultons pour régler des questions de politique générale.

Nous communiquons également avec eux dans le cadre des séances d'un comité permanent présidé par Mme Gravitis-Beck. Nous organisons quelques appels téléphoniques par année afin que les gens puissent échanger des renseignements de façon non officielle sous l'égide du réseau fédéral-provincial-territorial. Cela semble très bien fonctionner.

Le sénateur Martin : Je peux imaginer les difficultés que rencontrent les transporteurs qui offrent des services au Canada. Sur une plus petite échelle, je suis une cliente de Rogers, et nous venons de terminer une étude intitulée « Un Canada numérique ». Rogers ne dessert pas le Yukon, alors je ne pouvais pas me servir de mon BlackBerry là-bas. Au Canada, nous nous heurtons à ces problèmes à tous les niveaux. Je pense qu'entretenir des rapports avec ses partenaires provinciaux et territoriaux sera également profitable à Transports Canada.

Je dirige maintenant mon attention sur la scène internationale. Étant à Vancouver, j'étais présente l'année dernière lorsqu'on a annoncé la conclusion d'un accord Ciel bleu avec la Corée du Sud. Vous avez mentionné l'existence des autres accords Ciel bleu.

Le titre « Ciel bleu » semble évoquer une ouverture d'esprit, et c'est un concept accueillant. Pourriez-vous nous communiquer ce que le public et nous devrions savoir à propos des bienfaits et des avantages économiques qu'un accord Ciel bleu apporte au Canada?

Mme Burr : Il est adapté à la réalité canadienne en ce sens que, bien que nous cherchions à conclure un accord aussi ouvert que possible chaque fois que nous nous assoyions pour négocier, nous devons reconnaître qu'en raison de l'immensité de notre pays, de

are many remote and smaller communities, our model is not quite the same as, for example, the American model, which is total open skies with whoever wants to sign an agreement with them. Their market is 10 times larger than ours, with many large cities as destinations.

The Blue Sky policy is very much committed to an open negotiation wherever possible, but as I mentioned earlier, it is based on reciprocity. In other words, we are trying to ensure that we get benefits back for the Canadian industry. In addition, we will look at variations within the Blue Sky model so that there is not exactly a cookie-cutter approach; they are each tailored to the individual negotiation.

Senator Martin: I understand that. I was curious whether you could give us some specific examples of the kinds of benefits that we have received from certain Blue Sky agreements. Are you able to speak about any of the specifics?

Ms. Burr: Ms. Gravitis-Beck would like to do so.

Ms. Gravitis-Beck: I have a couple of points. First, as you were saying, there is an important communications perspective or openness that is communicated with the Blue Sky policy, and it was actually a critical element in opening up negotiations with the European Union. As you can imagine, just in terms of relative market size, Canada was very interested in having that negotiation as it represented our second-largest group of traffic partners, and yet the Europeans had many other choices and priorities, and large parts of the globe were also important to them. The signal that was sent with the Blue Sky policy created a much greater interest for the Europeans to engage with us than might have been the case otherwise; basically it took us down the road to the arrangement we were able to reach with them, which is a fairly open one.

I will use this term with some caution, because I do not want to be a proponent of protectionism, but the other thing that comes with the Blue Sky policy is that Canada's deregulated approach that we have described, how we manage our industry, where carriers are expected to be self-sufficient, to survive on their own and set pricing so they will be viable, is not universal. In many parts of the world, carriers and airports are still state-owned and still have subsidies that affect their bottom line. Part of the purpose of a Blue Sky negotiation is to ensure that our carriers can compete fairly with their counterparts, and sometimes that involves trade-offs and balances.

The other element that we always look at is the opportunity for sustainable new services to be created. That arises in a couple of ways. One is that bringing in a new entrant may increase competition, but our hope is that always the market is sufficiently

la dispersion de notre population et de l'existence de nombreuses collectivités éloignées ou de petite taille, notre modèle ne ressemble pas vraiment à celui des Américains, par exemple. Ceux-ci ouvrent entièrement leur ciel à n'importe quel pays qui est prêt à signer un accord avec eux. Leur marché est 10 fois plus grand que le nôtre et compte de nombreuses grandes villes comme destinations.

La politique Ciel bleu cherche vraiment, dans la mesure du possible, à négocier ouvertement avec les autres pays mais, comme je l'ai mentionné plus tôt, elle est fondée sur la réciprocité. En d'autres termes, nous essayons de nous assurer que nous obtenons en retour des avantages pour l'industrie canadienne. En outre, nous allons nous efforcer d'élaborer des variantes du modèle Ciel bleu afin que notre approche ne soit pas complètement uniforme; chaque variante sera adaptée aux négociations en question.

Le sénateur Martin : Je comprends cela. Je me demandais si vous pouviez nous donner des exemples précis des types d'avantages que nous tirons de certains accords Ciel bleu. Êtes-vous en mesure de nous parler des détails?

Mme Burr : Mme Gravitis-Beck aimerait le faire.

Mme Gravitis-Beck : J'ai quelques observations à formuler. Premièrement, comme vous le disiez, la politique Ciel bleu donne une importante impression de communication ou d'ouverture, et cela a, en fait, joué un rôle crucial dans l'ouverture des négociations avec l'Union européenne. Comme vous pouvez l'imaginer, ne serait-ce qu'en raison de la taille relative des marchés, le Canada était très enthousiaste à l'idée de négocier avec ce qui représente son deuxième groupe de partenaires aériens en importance et, pourtant, les Européens avaient bien d'autres choix et bien d'autres priorités. D'ailleurs, d'autres grandes portions de la planète revêtaient une grande importance pour eux. Le signal qu'envoyait la politique Ciel bleu a incité les Européens à négocier avec nous bien plus qu'ils l'auraient fait autrement. La politique a essentiellement ouvert la voie à l'entente que nous avons réussi à négocier avec eux, laquelle est plutôt ouverte.

Je vais utiliser ce terme avec une certaine prudence, parce que je ne veux pas avoir l'air d'être un adepte du protectionnisme, mais ce qui influence également nos négociations dans le cadre de la politique Ciel bleu, c'est le fait que la dérégulation canadienne que nous avons décrite — la façon dont nous gérons une industrie où les transporteurs sont censés être autosuffisants, survivre par eux-mêmes et fixer des prix qui leur permettent d'être rentables — n'est pas universelle. Dans de nombreuses parties du monde, les transporteurs et les aéroports appartiennent toujours à l'État et reçoivent toujours des subventions qui améliorent leurs bénéfices. Les négociations en vertu de la politique Ciel bleu visent à garantir que nos transporteurs pourront livrer une juste concurrence à leurs homologues, et cela exige parfois des compromis et des mécanismes de contrôle.

En outre, nous considérons toujours la possibilité que de nouveaux services rentables soient créés. Cela peut se produire de deux ou trois façons. En acceptant un nouveau venu, on peut accroître la concurrence, mais nous espérons toujours que le

robust that that competition will be sustainable and continue. What we would like not to have happen is that we bring in more foreign participants, but it results in other partners in the same marketplace retrenching or withdrawing, so that there is no net gain to the consumer.

We look very hard and think carefully about whether our industry is able to compete fairly. It comes back to the reciprocal consideration as well. Do we get reciprocal benefits in the other country? Equally, are we likely to establish sustainable services that will increase choice for Canadians as opposed to just displacing existing services?

Senator Martin: Yes, I absolutely agree. As a Canadian and as a flyer, having been in different airports, for me, just being able to see our Canadian flag or the presence of Air Canada is reassuring for a Canadian in foreign airports. In essence, it is sort of an ambassadorial role that Air Canada can play.

I was quite frustrated during the summer. Again, this is a personal example. I was in Los Angeles on the same West Coast, trying to get back to Vancouver. I would have had to wait for two days to get from Los Angeles to Vancouver. Instead, I had to fly to Montreal just to get out of that airport that day. I was able to go to the Air Canada lounge and speak with Air Canada employees. That was a bit of a relief to me. However, this can be frustrating at times. It is important for us to be proactive in ensuring that we provide the services for Canadians at home and abroad. Thank you for being here today.

Senator Mercer: Thank you, witnesses, for appearing here this morning. I hope that as we go through this study we will see you again, or others from the department. As we begin to learn about the problems, our questions will be more specific than they might be today.

With regard to the various airports, whether it is the 26 that make the list or other airports, is a standard used to measure the level of service that is given? I am concerned that the level of service from one airport to another can be dramatically different. The level of service here at the Ottawa airport is not at the same level as Pearson in Toronto or Stanfield in Halifax. Is there a method of measuring that? If so, are the results of that measurement made public?

Ms. Burr: Are you thinking of indicators like delays or throughput?

Senator Mercer: This is where the complication comes in. Everyone has different responsibilities inside the airport. The airline is responsible for some things, but the airport itself is responsible for other things. The overall management of the facility concerns me. Stanfield airport is well run, so it is always

marché sera suffisamment solide pour assurer la rentabilité et la continuité des concurrents. Nous n'aimerions pas qu'en invitant un plus grand nombre de transporteurs étrangers à soutenir la concurrence, d'autres partenaires qui occupent le même marché réduisent leurs services ou se retirent. Si c'était le cas, le consommateur ne serait pas plus avancé.

Nous examinons attentivement la situation et nous y réfléchissons sérieusement afin de déterminer si notre industrie est en mesure de soutenir une juste concurrence. Nous tenons également compte du facteur de réciprocité. Obtenons-nous des avantages réciproques dans l'autre pays? De même, est-il probable que nous favoriserons la création de nouveaux services rentables qui donneront davantage de choix aux Canadiens, au lieu de supplanter les services déjà offerts?

Le sénateur Martin : Oui, je suis absolument d'accord. En tant que Canadienne et voyageuse ayant fréquenté divers aéroports, je peux dire que le fait d'apercevoir le drapeau canadien ou de constater la présence d'Air Canada dans un aéroport étranger est rassurant pour un Canadien. Air Canada peut, en quelque sorte, jouer un rôle d'ambassadeur.

J'étais très frustrée cet été. Encore une fois, il s'agit d'un exemple personnel. J'étais à Los Angeles, donc toujours sur la côte Ouest, et j'essayais de regagner Vancouver. J'allais devoir attendre deux jours pour voyager de Los Angeles à Vancouver. Au lieu de cela, il m'a fallu me rendre à Montréal ce jour-là simplement pour quitter cet aéroport. J'ai été en mesure de me rendre dans le salon d'Air Canada et de parler à son personnel. Cela m'a un peu soulagée. Toutefois, cette situation peut être frustrante parfois. Il est important que nous prenions les devants afin de nous assurer que ces services sont à la disposition des Canadiens tant au Canada qu'à l'étranger. Je vous remercie de votre présence aujourd'hui.

Le sénateur Mercer : Merci, chers témoins, d'avoir accepté de comparaître devant nous ce matin. J'espère qu'à mesure que nous avançons dans notre étude, nous aurons l'occasion de vous entendre de nouveau, vous ou d'autres membres du ministère. Lorsque nous commencerons à mieux comprendre les problèmes, nos questions deviendront plus précises qu'elles pourraient l'être aujourd'hui.

Concernant les différents aéroports, peu importe qu'il s'agisse des 26 les plus actifs ou des autres, existe-t-il une norme pour évaluer le niveau de service qu'on y offre? Le fait que le niveau de service diffère grandement d'un aéroport à l'autre me préoccupe. Le niveau de service à l'aéroport d'Ottawa n'est pas le même que celui à l'aéroport Pearson de Toronto ou à l'aéroport international Stanfield d'Halifax. Y a-t-il une façon de l'évaluer? Si c'est le cas, rend-on les résultats publics?

Mme Burr : Faites-vous allusion à des indicateurs comme les retards ou la capacité de traitement?

Le sénateur Mercer : C'est ici que les choses se compliquent. À l'aéroport, chaque acteur a différentes responsabilités. Certaines responsabilités appartiennent au transporteur aérien, mais d'autres, à l'aéroport. La gestion globale des installations me préoccupe. Comme l'aéroport Stanfield est bien géré, il est

clean. The people who are running the airport itself are on top of what is going on. There are quite a few volunteers at the airport servicing the tourism industry.

However, when you come to Ottawa, you do not get that same level of service. If we compare Ottawa with something larger than Halifax, such as Toronto, even there the level of service is similar to what you get in Halifax.

Is there no standard that judges how successful an airport has been in servicing the entire customer? The customer does not care who is responsible. When I get out of the taxi at the Ottawa Macdonald-Cartier Airport, I do care. However, the ordinary customers who walk through the door are flying on WestJet, Air Canada or Porter, and they do not care who is responsible for the delay. They do not care who is responsible for the fact that I come out of the airport in Ottawa and there are 85 people standing in line in minus-25 weather waiting for a taxi. All they care about is the fact that they are getting bad service.

Ms. Burr: We do not track those kinds of service indicators at this point in time. If the Canadian Airports Council is coming to make a presentation to you, you might want to ask them whether they are looking at anything across the board. We are not tracking that.

In another mode, in the marine mode and in the gateway context, we have started working with many of the players to measure fluidity and performance indicators that will tend to help us measure how well we are doing in integrated supply chains into Canada. We are starting to develop methodology to measure performance much more in a cargo or freight perspective in another mode. That is not to say we should not be looking at that issue over time, but at this point in time we are not doing so.

Senator Mercer: Thank you. I think it is just frustration with the varying services that you get across the country.

My final question is about small airports. Smaller airports are tools for economic development in many regions. Since we have divested ourselves of most airports to local airport authorities, and with the problems in the airline industry, many of these airports no longer have regular passenger service in and out of them.

Have you gone back and looked at this issue since we have gone through this process? There is no sense in arguing whether it was a good or a bad process; it is now done. Have you gone back and looked at this from an economic point of view to see what effect it has had, particularly on smaller regions? In my province of Nova Scotia, we have the airport in Yarmouth and the airport in Sydney. They are both important airports. Sydney has regular service; Yarmouth does not, although I hear a new carrier will start doing some stuff in Yarmouth. In New Brunswick, you have Saint-Léonard, which was a regular scheduled stop but is no longer.

toujours propre. Les gens qui gèrent l'aéroport sont au courant de ce qui se passe. Il y a beaucoup de bénévoles à l'aéroport qui sont au service de l'industrie du tourisme.

Cependant, l'aéroport d'Ottawa n'offre pas le même niveau de service. Si nous comparons l'aéroport d'Ottawa à un aéroport plus grand que celui d'Halifax, soit celui de Toronto, le niveau de service à l'aéroport de Toronto est similaire à celui d'Halifax.

N'existe-t-il pas une norme qui sert à évaluer la qualité des services qui ont été offerts aux clients? Les clients ne se soucient guère de savoir qui est responsable. Lorsque je sors d'un taxi à l'aéroport international MacDonal-Cartier d'Ottawa, moi, je m'en soucie. Toutefois, les clients ordinaires qui entrent à l'aéroport prennent un vol de WestJet, d'Air Canada ou de Porter, et ils ne se soucient guère de savoir qui est responsable du retard, qui est responsable du fait que je sors de l'aéroport d'Ottawa et que 85 personnes font la queue pour prendre un taxi alors qu'il fait -25° C. Tout ce qu'ils savent, c'est qu'ils reçoivent un mauvais service.

Mme Burr : À l'heure actuelle, nous ne faisons pas de bilan sur ce type d'indicateurs de service. Si jamais des représentants du Conseil des aéroports du Canada viennent comparaître devant vous, vous voudrez peut-être leur demander si, de façon générale, ils envisagent de faire quelque chose. Nous ne faisons pas de bilan.

En ce qui concerne un autre moyen de transport, le transport maritime, et dans le contexte de la porte d'entrée, nous avons commencé à travailler avec bon nombre d'acteurs pour évaluer les indicateurs de fluidité et de rendement qui nous aideront à évaluer notre performance en ce qui a trait aux chaînes d'approvisionnement intégrées au Canada. Nous commençons à élaborer des méthodes pour évaluer le rendement davantage du point de vue du fret dans un autre moyen de transport. Je ne dis pas que nous ne devrions pas examiner cette question, mais en ce moment, nous ne le faisons pas.

Le sénateur Mercer : Merci. C'est seulement que je suis frustré de constater les différences dans les services offerts au pays.

Ma dernière question porte sur les petits aéroports. Dans bien des régions, les petits aéroports sont des outils de développement économique. Depuis que nous nous sommes départis de la plupart des aéroports pour les confier à des administrations aéroportuaires locales et en raison des problèmes auxquels l'industrie du transport aérien fait face, bon nombre de ces aéroports n'offrent plus de services réguliers aux passagers.

Avez-vous réexaminé la question depuis le transfert? Il est inutile de se demander s'il s'agissait d'une bonne ou d'une mauvaise décision; c'est fait. Avez-vous réévalué la question d'un point de vue économique pour voir les effets que ce transfert a eus, surtout dans les petites régions? Dans ma province, la Nouvelle-Écosse, il y a un aéroport à Sydney et un à Yarmouth. Ce sont deux aéroports importants. Le premier offre un service régulier, mais pas le deuxième, bien qu'on m'ait dit qu'un nouveau transporteur aérien commencera à mener des activités à Yarmouth. Au Nouveau-Brunswick, l'aéroport de Saint-Léonard n'offre plus de services réguliers comme il le faisait auparavant.

Have you gone back and looked at that and said, “We have had this experience now. Were we right? If we were not right, what can we do to help fix that?”

Ms. Burr: In about 2004-05, the department undertook a study on small airports across the country. We would be happy to make it available to the committee.

Senator Mercer: Please do.

Ms. Burr: It tended to show that it all comes back to economic activity and the degree to which there is enough business in an area to support and attract carriers. Especially as we have invested in highways in Atlantic Canada, particularly those new national highway system investments in recent years in New Brunswick, the study showed in a number of cases that people are capable of driving quite a long way if they can find a low-cost carrier. Senator Fox was referring to that in going to Plattsburgh or Burlington.

The same is true for other regions in Canada. We found examples where, if WestJet went into an airport, all of a sudden passengers were prepared to drive an hour or two to get to where a low-cost carrier was offering a better price on service. There is a lot happening within a particular region.

The study would at least give you a sense of some of the factors we looked at. We could see there was a certain degree of consolidation. If one airport, such as Charlo, was declining, you might look to Bathurst and see that traffic was increasing. You have to look at that to see why change is taking place.

Ms. Gravitis-Beck: The other thing in that study that was a useful parameter was the acknowledgement that different players had different roles: Some of the smaller airports were important for local firefighting for air and forestry; others had medevac facilities; and others were more important for local, general aviation. There was a real mix of interests and roles.

Part of the value of that task force was in trying to recognize that the provinces and the municipalities had a particularly important role to play with respect to some of those smaller airports, given the specialized nature of their functions that were more closely related to provincial or municipal jurisdictions.

As Ms. Burr mentioned, there was the opportunity for those players to work together a bit to look at how they could ensure the survivability and practical functioning of their airport relative to their neighbour, who might have a different specialty, and how perhaps the players needed to talk together and look at ensuring they all found their niche.

Avez-vous réexaminé les choses, et vous êtes-vous demandé si, après avoir vécu cette expérience, nous avons raison de le faire? Si nous n'avons pas raison, que pouvons-nous faire pour régler le problème?

Mme Burr : En 2004-2005, je crois, le ministère a entrepris une étude sur les petits aéroports au pays. C'est avec plaisir que nous la mettrons à la disposition du comité.

Le sénateur Mercer : S'il vous plaît, faites-le.

Mme Burr : L'étude a montré qu'on en revient toujours à l'activité économique et à la question de savoir si l'activité économique d'une région est suffisante pour soutenir et attirer des transporteurs. Étant donné que nous avons investi dans les routes au Canada atlantique, en particulier dans le réseau routier national au cours des dernières années au Nouveau-Brunswick, l'étude a montré que dans un certain nombre de cas, les gens sont disposés à faire quelques heures de route s'ils peuvent trouver un transporteur à faibles coûts. Le sénateur Fox y a fait allusion concernant Plattsburgh et Burlington.

Il en est de même dans d'autres régions au Canada. Nous avons découvert que dans bien des cas, si WestJet s'établissait dans un aéroport, soudainement, des passagers étaient prêts à faire une heure ou deux de route pour se rendre à un aéroport dans lequel un transporteur à faibles coûts offre un meilleur prix pour ses services. Il se passe beaucoup de choses dans une région donnée.

L'étude vous donnerait au moins une idée des facteurs que nous avons examinés. Nous avons constaté une certaine consolidation. Si les activités d'un aéroport comme celui de Charlo ralentissaient, on pourrait se tourner vers celui de Bathurst et constater que dans son cas, le trafic augmente. Il faut examiner la situation pour savoir ce qui provoque les changements.

Mme Gravitis-Beck : Un autre paramètre utile de l'étude, c'était de reconnaître que différents acteurs jouaient différents rôles : certains des petits aéroports jouaient un rôle important dans la lutte contre les incendies de forêt, d'autres, dans l'évacuation sanitaire, et d'autres, dans l'aviation régionale en général. Il y avait un vrai mélange d'intérêts et de rôles.

Cette étude permettait notamment de reconnaître que les provinces et les municipalités avaient un rôle important à jouer dans certains petits aéroports, étant donné la nature spécialisée de leurs fonctions qui étaient liées davantage aux compétences provinciales ou municipales.

Comme Mme Burr l'a dit, ces acteurs avaient l'occasion de collaborer quelque peu pour examiner de quelle façon ils pouvaient assurer la pérennité et le fonctionnement pratique de leur aéroport par rapport à leurs voisins, qui avaient peut-être une spécialité différente, et pour évaluer peut-être dans quelle mesure les acteurs devaient discuter ensemble et s'assurer qu'ils avaient tous trouvé leur créneau.

Senator Mercer: Did you involve Industry Canada in that study? As I said before, these airports are an economic tool that could drive economic development. It would seem to me that Industry Canada would have an interest in that.

If there was no airport in Yarmouth, certain industries would not be interested in going to Yarmouth. With an airport there, however, it makes it a more attractive prospect.

Ms. Burr: At the time, I believe we shared the study with the part of Industry Canada that deals with tourism. They are quite interested in airline services as a catalyst for increasing tourism. We also shared it with the Atlantic Canada Opportunities Agency, which has great interest as well in economic development in the region.

The Chair: Senator Cochrane has a short supplementary before I give the floor to Senator Johnson.

Senator Cochrane: I am on the same wavelength as Senator Mercer.

Senator Mercer: As always.

Senator Cochrane: There would be economic activity if we had the airline there. I am looking at smaller communities. This is the objective these communities are looking for. Is there anything they can do to get service reinstated once it is gone? To whom do they go?

Ms. Burr: Since this is private-sector-led decision making, it may be that if one carrier pulls out, another carrier in the region would be interested in coming in. As I mentioned earlier, we do not intervene when there is a retrenchment. However, you will often see civic bodies or business associations at the local level come together to try to encourage a carrier to come in.

It comes back to economic activity. I recognize that it is a bit of a chicken and egg situation when you are in the local community and you are trying to attract a carrier. In the study I mentioned, we have good examples of low-cost carriers being prepared to come into regional airports and provide service. The other question is whether there can be an alliance between a few communities that want to band together to attract service.

Senator Johnson: We talked earlier about open skies. Can you tell me how many agreements we have with other countries? Do you have a number?

Ms. Burr: There are 35. To be clear, that includes the countries within the EU and the U.S.

Senator Johnson: Have these been effective in benefiting our airlines?

Le sénateur Mercer : Avez-vous demandé à Industrie Canada de participer à cette étude? Comme je l'ai déjà dit, ces aéroports constituent un outil économique qui pourrait contribuer au développement économique. Il me semble que c'est une question qui intéresse Industrie Canada.

S'il n'y avait pas d'aéroport à Yarmouth, certaines entreprises ne seraient pas intéressées à s'implanter dans cette ville. Cependant, l'aéroport la rend plus attrayante.

Mme Burr : À l'époque, je crois que nous avons communiqué les résultats de l'étude à la section d'Industrie Canada qui s'occupe du tourisme et qui s'intéresse beaucoup aux services aériens en tant que catalyseurs de développement de ce secteur. Nous avons également communiqué les résultats de l'étude à l'Agence de promotion économique du Canada atlantique, qui s'occupe beaucoup aussi du développement économique de la région.

Le président : Je vais donner la parole au sénateur Johnson, mais tout d'abord, le sénateur Cochrane a une brève question supplémentaire.

Le sénateur Cochrane : Je suis sur la même longueur d'onde que le sénateur Mercer.

Le sénateur Mercer : Comme d'habitude.

Le sénateur Cochrane : Il y aurait de l'activité économique s'il y avait des transporteurs aériens là-bas. Je parle des petites collectivités. C'est l'objectif qu'elles veulent atteindre. Peuvent-elles faire quelque chose pour que le service soit rétabli, une fois qu'elles ne l'ont plus? Vers qui se tournent-elles?

Mme Burr : Puisque la décision est prise par le secteur privé, il se peut que si un transporteur se retire, un autre transporteur de la région soit intéressé à venir. Comme je l'ai mentionné tout à l'heure, nous n'intervenons pas lorsqu'il y a une réduction. Cependant, on voit souvent des organismes municipaux ou des associations de gens d'affaires locales se mobiliser pour inciter un transporteur à venir s'établir dans un aéroport.

On revient à l'activité économique. Je reconnais qu'en quelque sorte, c'est l'histoire de l'œuf et de la poule lorsqu'on est dans la collectivité locale et qu'on tente d'attirer un transporteur. Dans l'étude dont j'ai parlé, nous avons de bons exemples de transporteurs à faibles coûts qui sont prêts à venir offrir leurs services dans des aéroports régionaux. L'autre question, c'est de savoir si un petit nombre de collectivités veulent unir leurs efforts pour attirer des transporteurs.

Le sénateur Johnson : Tout à l'heure, nous avons parlé de l'ouverture des espaces aériens. Pouvez-vous nous dire combien d'accords nous avons signés avec d'autres pays? Avez-vous des chiffres?

Mme Burr : Il y en a 35. Pour clarifier les choses, cela inclut les pays de l'Union européenne et les États-Unis.

Le sénateur Johnson : Ces accords ont-ils été avantageux pour nos transporteurs aériens?

Ms. Burr: Yes. Certainly, we have a longer track record with the United States than with the EU. We already had good agreements with a number of the major European countries, but there are certainly opportunities for expansion into countries that we were not as active with in the past.

Ms. Gravitis-Beck: Your question is whether they have been beneficial to our carriers. There is also the question of whether they are beneficial to our airports. We look at both because the more open arrangements we have, the more opportunities our airports have to market their services, and they do market them actively. On the West Coast, the amount of energy and investment that goes into building relationships with China, for example, and some of the Asia-Pacific countries is substantial. It is all done with a view to bringing new services over. Those are enabled by the framework we have.

Senator Johnson: When those agreements are being worked out and fashioned, how much credence is given to the area itself where they land? Is it important to know where they get to land and for how long they get to land in our country? Is it the same, for example, with the EU now? That is a new agreement, right? Do they all get the same number of flying days into Canada and at which airports? That is all negotiated, right?

Ms. Burr: I will let Ms. Gravitis-Beck answer that.

Ms. Gravitis-Beck: Our agreement with the European Union is a relatively open one, which means that carriers can fly to whatever cities they want at whatever frequency they want in terms of direct flights between Canada and the EU. We also grandfathered those agreements that were more open; there were a few that are at the full limit of an open skies agreement.

Senator Johnson: What is the full limit?

Ms. Gravitis-Beck: That means not only open direct flights, which means carriers are able to fly to any city, at any rate, with a lot of flexibility. It includes open pricing regimes and open co-chairing arrangements. It also includes the ability to fly to third countries; you fly from one country to a second and on to a third or via a third. It also includes generous cargo rights in terms of being able to do cargo transport direct from one country to another without having a base in your home country.

Senator Johnson: In terms of new agreements, would the allowing for cabotage be a significant factor in someone gaining a fair open sky agreement with Canada, or will we expand these agreements in that respect?

Ms. Gravitis-Beck: One of the Blue Sky policy elements is very specifically that cabotage is not included. At the present time, our framework does not entertain the possibility that we would

Mme Burr : Oui. Il est certain que nous coopérons avec les États-Unis depuis plus longtemps qu'avec les pays de l'Union européenne. Nous avons déjà signé de bons accords avec des grands pays européens, mais il est certainement possible d'accroître nos activités dans d'autres pays où nous n'étions pas aussi actifs auparavant.

Mme Gravitis-Beck : Vous nous avez demandé si ces accords ont été avantageux pour nos transporteurs aériens. Il y a également la question de savoir s'ils sont avantageux pour nos aéroports. Nous nous penchons sur les deux aspects, car plus nous signons d'accords sur l'ouverture des espaces aériens, plus nos aéroports auront de possibilités de commercialiser leurs services, et ils le font activement. Sur la côte ouest, la quantité d'énergie et d'argent investis pour établir des relations avec la Chine et certains pays de l'Asie-Pacifique, par exemple, est substantielle. Tout est fait dans l'objectif d'amener de nouveaux services, ce qui est possible grâce à notre cadre.

Le sénateur Johnson : Lorsque ces accords sont préparés, quelle importance accorde-t-on à la région où les transporteurs atterrissent? Est-il important de savoir où les transporteurs atterrissent et combien de temps ils resteront dans notre pays? Est-ce la même chose, par exemple, en ce qui concerne l'Union européenne maintenant? C'est un nouvel accord, n'est-ce pas? Obtiennent-ils tous le même nombre de jours de vol au Canada, et dans quels aéroports vont-ils? On négocie tout cela, n'est-ce pas?

Mme Burr : Je vais laisser Mme Gravitis-Beck répondre à ces questions.

Mme Gravitis-Beck : L'accord que nous avons conclu avec l'Union européenne est relativement ouvert, ce qui signifie que, pour ce qui est des vols directs entre le Canada et l'Union européenne, les transporteurs peuvent se rendre dans toutes les villes canadiennes de leur choix et à la fréquence qu'ils veulent. Nous avons également protégé les accords qui étaient plus ouverts; un petit nombre sont vraiment à la limite d'un accord « ciel ouvert »

Le sénateur Johnson : Quelle est la limite?

Mme Gravitis-Beck : Cela signifie que l'accord n'inclut pas seulement les vols directs, ce qui veut dire que les transporteurs peuvent se rendre dans n'importe quelle ville, à n'importe quelle fréquence, et qu'ils bénéficient de beaucoup de souplesse. L'accord comporte la fixation libre des prix et des ententes de partage. Les transporteurs peuvent également se rendre dans des pays tiers; ils voyagent d'un premier pays à un deuxième et à un troisième, ou en passant par un troisième. Ils ont également des droits considérables en ce qui concerne le transport de marchandises; ils peuvent le faire directement d'un pays à un autre sans avoir une base dans leur pays d'origine.

Le sénateur Johnson : En ce qui concerne les nouveaux accords, permettre le cabotage constituerait-il un facteur déterminant pour quelqu'un qui signe un accord « ciel ouvert » avec le Canada, ou élargirons-nous ces accords à cet égard?

Mme Gravitis-Beck : L'une des caractéristiques de la politique Ciel bleu, c'est qu'elle n'inclut pas précisément le cabotage. À l'heure actuelle, la politique ne permet pas de négociation au sujet

negotiate cabotage. Cabotage would allow a foreign carrier to pick up carriers in Canada and fly between Canadian points, acting like a Canadian carrier.

Senator Johnson: Will we be expanding the cabotage?

Ms. Gravitis-Beck: At the present time, as I say, the policy framework does not allow for that. As Ms. Burr mentioned, under the Chicago Convention —

Senator Johnson: In terms of emerging issues?

Ms. Gravitis-Beck: Under the Chicago Convention, there is still an emphasis on national carriers representing the country in terms of overseas flights.

Whether there is a need for cabotage in Canada would be a substantial policy decision that would have questions for our carriers, our airports and the degree of competition. Again, looking at the size of our country and the size of our marketplace, there are players, and I am sure you will hear from some of them who believe that we more or less have a saturated domestic marketplace and that if we were to bring in others, they would cherry-pick the good routes that help subsidize some of the smaller routes in our important regional networks.

There are many questions, and at the present time, the policy framework does not allow that. Also, our stakeholders would want to weigh in on this substantially if it were ever under serious consideration.

Senator Johnson: Have you been putting together any new ideas with respect to the future and what is happening in the industry globally for Canada with regard to more and more airlines accessing our country and being allowed to do so?

Ms. Burr: A point you will probably hear about from some of the players is something we are starting to look at, which is whether it makes sense to look at regional hubs. It comes back to the fact that we have a multiplicity of airports often on a regional level; they cannot all be major international hubs, but they can be key players, key elements in a regional network. Especially as we look at a world that is becoming increasingly a global village, how does Canada protect its interests going forward? How do we make sure that we are competitive in a North American context and then internationally?

Senator Johnson: That would make sense given the size of Canada. We could look at that. I guess you will be pursuing more liberal agreements with the Asian markets, for example?

Ms. Burr: Yes. We had good luck about five or six years ago in broadening our agreements with both China and India, using the Asia-Pacific Gateway umbrella as a bargaining argument, if you will.

With the downturn in the last couple of years, we have not seen as much uptake as we would have liked in Asia. However, as the economies start to recover, we are certainly getting signals, especially from China, that a lot of interest is being expressed by

du cabotage. Le cabotage permettrait à un transporteur aérien étranger de faire du trafic d'une ville canadienne à l'autre, comme un transporteur canadien.

Le sénateur Johnson : Allons-nous élargir le cabotage?

Mme Gravitis-Beck : Comme je l'ai dit, à l'heure actuelle, la politique ne le permet pas. Comme Mme Burr l'a dit, aux termes de la Convention de Chicago...

Le sénateur Johnson : Au sujet des nouveaux enjeux?

Mme Gravitis-Beck : Aux termes de la Convention de Chicago, pour les vols outre-mer, les transporteurs nationaux représentent leur pays.

Si le cabotage devenait nécessaire au Canada, il s'agirait d'une grande décision stratégique qui amènerait des questions pour nos transporteurs, nos aéroports et la concurrence. Encore une fois, si l'on tient compte de la taille de notre pays et de notre marché, il y a des acteurs, et je suis certaine que certains d'entre eux vous diront que nous avons un marché national plus ou moins saturé, et que si nous devons en accueillir d'autres, ils sélectionneraient les bonnes routes qui contribuent à subventionner certaines des petites routes de nos réseaux régionaux importants.

Il y a beaucoup de questions, et pour le moment, le cadre stratégique ne le permet pas. De plus, si l'on y songeait sérieusement, nos parties intéressées voudraient qu'on leur accorde une place importante dans le débat.

Le sénateur Johnson : Avez-vous préparé de nouvelles idées au sujet de l'avenir et de la place du Canada dans l'industrie mondiale, vu l'augmentation du nombre de transporteurs aériens qui entrent dans notre pays et à qui on permet de le faire?

Mme Burr : Certains des acteurs vous parleront probablement d'une question que nous avons commencé à examiner, celle de savoir s'il serait sensé d'examiner la question des pivots régionaux. On revient au fait que souvent, nous avons une multitude d'aéroports au niveau régional; ils ne peuvent pas tous être des plaques tournantes mondiales, mais ils peuvent être des joueurs clés, des éléments clés au sein d'un réseau régional. Surtout, à mesure que notre monde se transforme en un village planétaire, comment le Canada protégera-t-il ses intérêts? Comment nous assurer que nous sommes concurrentiels dans le contexte nord-américain et sur la scène mondiale?

Le sénateur Johnson : Ce serait sensé étant donné la taille du Canada. Nous pourrions examiner la question. Je suppose que vous chercherez à conclure des accords plus ouverts avec les marchés asiatiques par exemple, n'est-ce pas?

Mme Burr : Oui. Il y a cinq ou six ans, nous avons eu la chance d'élargir nos accords tant avec la Chine qu'avec l'Inde, en utilisant la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique comme argument de négociation, si l'on veut.

En raison du repli des deux ou trois dernières années, l'Asie n'a pas manifesté autant d'intérêts que nous l'aurions voulu. Toutefois, à mesure que les économies se sortent de la crise, il est certain que nous recevons des signaux, surtout de la Chine,

Chinese carriers for increasing their service into Canada. There is still room under the current agreement. We would be happy to sit down with the Chinese again to look at more opportunities.

Ms. Gravitis-Beck: Just to reinforce that, particularly with our Asia-Pacific partners, usually Canada is much more interested in greater openness than they are ready to accommodate that. For us, a big part of our engagement with them is really to maintain the relationship and to ensure that they appreciate that we continue to wish to see greater openness. It is like a constant effort to look at whether it is a question — in some cases it is a question of degrees; there seems to be comfort with perhaps moving in an incremental fashion. Part of our effort is to maintain that effort to try and advance.

Senator Johnson: I am sure if anyone can, it is your crowd, right? Thank you.

Senator Plett: I have been looking at your breakdown of airfares in your slides on pages 45 and 46. I have a few questions on that.

Air Canada is the only airline out of the three we have talked about here — Porter, WestJet and Air Canada — that has a fuel surcharge. It makes up 23 per cent of the total airline ticket. WestJet is the only airline that has a U.S. airport fee. I am assuming Porter may not fly into the United States.

An Hon. Senator: It does.

Senator Plett: It does not have that fee. WestJet does not have any HST. I am assuming maybe that is because their base is in Calgary; I am not sure. Could you tell me why there are differences here, why some airlines have certain fees and others do not?

Ms. Burr: I do know that Air Canada does not charge a fuel surcharge on domestic flights, from what I recall. I see this is Vancouver-Beijing. For WestJet, the ticket that we chose is to Palm Springs, so that would explain why the American surcharge is there.

Senator Plett: So this is just two specific routes?

Ms. Burr: Yes.

Senator Plett: Would WestJet have a fuel surcharge on international flights?

Ms. Burr: They fly transborder. I do not know.

Ms. Gravitis-Beck: Every carrier decides on how it will present its fuel cost. It depends a little bit on the circumstances at the time. In cases when global markets are particularly high, surcharges are implemented when there are huge spikes in fuel prices, in general.

It also reflects the fact that in some cases carriers have particular arrangements, whether hedging arrangements or others, which means that their fuel prices are a little bit higher or may be different from those of others and they want to reflect

dont certains transporteurs veulent augmenter leurs services au Canada. Il y a encore moyen d'élargir l'accord actuel. Nous serions heureux d'examiner d'autres possibilités avec les Chinois.

Mme Gravitis-Beck : J'aimerais renchérir sur ce point. Habituellement, et surtout en ce qui concerne nos partenaires de l'Asie-Pacifique, le Canada cherche une plus grande ouverture, mais nos partenaires ne sont pas prêts à rendre cela possible. Pour nous, une bonne partie de notre engagement envers eux consiste en fait à maintenir les liens et à nous assurer qu'ils sont conscients que nous cherchons une plus grande ouverture. Nous devons faire un effort constant pour examiner si c'est une question — dans certains cas, c'est une question de degrés; on semble disposé à avancer de façon progressive. Nos efforts visent notamment à poursuivre nos tentatives pour avancer.

Le sénateur Johnson : Je suis certaine que si quelqu'un peut le faire, c'est votre équipe, n'est-ce pas? Merci.

Le sénateur Plett : J'examinais les exemples de ventilation du prix d'un billet d'avion qui se trouvent aux pages 45 et 46 de vos diapositives. J'ai quelques questions à vous poser à ce sujet.

Parmi les trois transporteurs aériens dont nous avons parlé — Porter, WestJet et Air Canada —, Air Canada est le seul qui a un supplément carburant. Ce supplément représente 23 p. 100 du prix du billet d'avion. WestJet est le seul transporteur aérien qui a des taxes aéroportuaires aux États-Unis. Je suppose que Porter ne se rend pas aux États-Unis.

Une voix : Oui.

Le sénateur Plett : Il n'a pas cette taxe. WestJet n'a aucune TVH. Je suppose que c'est peut-être parce qu'il est basé à Calgary; je n'en suis pas sûr. Pourriez-vous me dire pourquoi il y a des différences, pourquoi certains transporteurs ont certaines taxes, et d'autres n'en ont pas?

Mme Burr : Je me rappelle qu'Air Canada n'impose pas de supplément carburant pour les vols intérieurs. Je vois que dans l'exemple, il s'agit d'un vol Vancouver-Pékin. Dans le cas de WestJet, il y a une taxe américaine, puisque nous avons choisi un billet dont la destination est Palm Springs.

Le sénateur Plett : Donc, il ne s'agit que de deux routes?

Mme Burr : Oui.

Le sénateur Plett : Est-ce que WestJet imposerait un supplément carburant pour les vols internationaux?

Mme Burr : Il offre des vols transfrontières. Je ne le sais pas.

Mme Gravitis-Beck : Chaque transporteur décide de la façon dont il présentera ses prix du carburant, ce qui dépend un peu du contexte. En général, lorsque les marchés mondiaux sont particulièrement élevés, le transporteur exigera des suppléments si les prix du carburant connaissent une hausse vertigineuse.

De plus, cela reflète le fait que dans certains cas, les transporteurs ont des arrangements particuliers, qu'il s'agisse d'arrangements de couverture ou d'autres types d'arrangements, ce qui signifie que leurs prix pour le carburant sont un peu plus

and capture them on the price of the ticket. Off the top of my head, I do not know what WestJet's policy is or whether it is representing something in the ticket price.

Senator Plett: Thank you.

Senator Housakos: I have one last question. I was wondering if you can tell us what, if any, contentious issues there might be between Transport Canada right now and the various airport authorities across the country?

Also, as we launch into this discussion and this study as a committee, maybe you can guide us as to what areas we should be focusing on vis-à-vis the current set-up of this administrative model of airport agencies and how Transport Canada's relationship with them is, how well they currently respond to the needs from an administrative perspective, customer service and servicing the suppliers that they service.

I understand that is a broad question, but maybe you can help us narrow in on some of the areas that we as a committee should focus on, and if there are some contentious issues, perhaps you can identify them so we are cognizant of them as we go forward.

Ms. Burr: I would say generally that we have pretty good relations with the airport authorities, not to say there are not areas where we have discussions from time to time. That is just normal. We do consult with them regularly. They invite us to their conferences to give speeches and whatnot, but they also come in to see Transport Canada in Ottawa. When we are out on the road, we will often stop and have a tour to see how things are evolving at some of the airports.

When they come in to see you, I think they will tell you that the cost structure is too high. They have concerns around some of the fees and levies that are imposed on the airports and airlines generally in the aviation sector in Canada.

As I have mentioned before, our model is somewhat different from the American model. As a result, our airports are generally pretty modern and up to date. Certainly all the large airports have invested heavily over the last few years. You will find that there are real capacity constraints when you look at a lot of the American airports, which are funded differently. They receive funding from government, much more than our airports do. As a result, with economic constraints and other pressures on governments, there probably has not been as much investment in the last little while as our colleagues at the United States Department of Transportation, for example, would like.

We have a different model. Sometimes that means that the system works better in Canada. Sometimes it may mean it works better in another country. In general, our model has allowed a

élevés ou peuvent être différents de ceux des autres, et qu'ils veulent que le prix du billet le reflète. Je ne me souviens pas de la politique de WestJet ou si cela représente quelque chose dans le prix du billet.

Le sénateur Plett : Merci.

Le sénateur Housakos : J'ai une dernière question. Je me demandais si vous pouvez nous dire quelles questions litigieuses il pourrait y avoir présentement entre Transports Canada et les différentes autorités aéroportuaires au pays?

De plus, étant donné que le comité en est au début de ses discussions et de l'étude, vous pourriez peut-être nous indiquer les aspects sur lesquels nous devrions nous concentrer concernant le modèle administratif actuel pour les autorités aéroportuaires. Vous pourriez nous dire également si Transports Canada a de bonnes relations avec elles, si les autorités aéroportuaires répondent bien aux besoins du point de vue de la gestion, du service à la clientèle et des services offerts aux fournisseurs.

Je sais que ma question est vaste, mais vous pourriez peut-être nous aider à cibler certains aspects sur lesquels le comité devrait se concentrer. Également, s'il y a des questions litigieuses, vous pourriez peut-être les mentionner pour que nous les ayons à l'esprit tout au long de notre travail.

Mme Burr : De manière générale, je dirais que nos relations avec les autorités aéroportuaires sont très bonnes, ce qui ne veut pas dire que nous n'avons pas de discussions de temps à autre. Ce n'est que normal. Nous les consultons régulièrement. Elles nous invitent à présenter des discours lors de leurs conférences, par exemple, mais elles viennent également à Ottawa pour rencontrer des représentants de Transports Canada. Souvent, lorsque nous voyageons, nous arrêtons dans des aéroports pour voir de quelle façon les choses évoluent.

Lorsqu'elles comparaitront devant vous, je crois qu'elles vous diront que la structure de coûts est trop élevée. Elles ont certaines préoccupations relatives à des droits et à des taxes qu'on impose aux aéroports et aux transporteurs aériens en général dans le secteur de l'aviation au Canada.

Comme je l'ai déjà dit, notre modèle diffère un peu de celui des États-Unis. Par conséquent, nos aéroports sont en général très modernes. Il est certain qu'au cours des dernières années, tous les grands aéroports ont grandement investi. En examinant les aéroports américains, qui ne sont pas financés de la même façon, vous découvrirez qu'ils ont vraiment des contraintes. Leurs aéroports reçoivent beaucoup plus de fonds du gouvernement que les nôtres. Par conséquent, en raison des contraintes économiques et d'autres pressions qui s'exercent sur les gouvernements, on n'a probablement pas investi autant dernièrement que ce qu'auraient souhaité nos collègues du département du Transport américain, par exemple.

Notre modèle est différent. Parfois, cela signifie que c'est le système du Canada qui fonctionne le mieux. Parfois, cela signifie que le système d'un autre pays fonctionne mieux que le nôtre.

great deal of investment, led by the airport authorities themselves. That speaks to the overall policy having worked fairly well.

Senator Housakos: Have they become less reliant on funding from the government? Are they becoming more efficient in generating their own revenue internally as the years go by?

Ms. Burr: I would say the larger of the NAS airports are very self-sufficient. There is some question now around some of the smaller NAS airports that are perhaps not as able to generate all of their requirements through airport improvement fees or charges to the air carriers. It is just a question of size. We are mindful that some of the smaller NAS airports are not as able to be totally self-sufficient. However, up until now we have expected them all to be mostly self-sufficient.

Senator Housakos: When we pose the question to them and they respond that the cost and fees are too high, how do we respond, and what do we ask?

Ms. Burr: You might want to ask them for suggestions on what could be done. It is an ongoing debate. I would submit that the Canadian model has served the industry quite well over the last few years. That does not mean that it needs to stay exactly the same. Maybe it is time we looked at some of the elements of the model, but, certainly, commercialization has unleashed a great deal of potential and entrepreneurship on the part of the airport authorities. That is all for the good.

Senator Fox: Do you have the power of directive over NAV CANADA and the airport authorities?

Ms. Burr: We do not have that in the sense of the minister issuing a directive, as he would to a Crown corporation, for example. NAV CANADA operates at arm's length to the government. Under the Aeronautics Act, we always have scope to impose requirements from a safety perspective. However, on the economics side, it is arm's length.

Senator Fox: What about on the policy side?

Ms. Burr: Not really, no. Under the lease, we have a program team that monitors lease activity, but again, we are somewhat arm's length from the day-to-day issues.

The Chair: I have a question about the United Arab Emirates negotiations. I do not want to get into the details or the politics of it but into the process. Who deals with an issue like that? Where do negotiations start, and when they fail, how do they restart and who talks to whom?

Ms. Burr: The actual negotiation of air agreements is shared between Transport Canada and the Department of Foreign Affairs and International Trade. We have a chief air negotiator who is generally appointed from the Department of Foreign

De façon générale, notre modèle a permis de faire beaucoup d'investissements effectués surtout par les autorités aéroportuaires. Cela montre bien que la politique générale a plutôt bien fonctionné.

Le sénateur Housakos : Dépendent-elles moins du financement du gouvernement qu'avant? Arrivent-elles avec le temps à mieux s'autofinancer?

Mme Burr : Je dirais que la plupart des aéroports du réseau national sont très autonomes. Certains des petits aéroports du réseau ne sont peut-être pas capables de répondre à leurs besoins au moyen des frais d'améliorations aéroportuaires ou des frais imposés aux transporteurs aériens. Ce n'est qu'une question de taille. Nous sommes conscients qu'il est impossible pour certains petits aéroports du réseau d'être complètement autonomes. Toutefois, jusqu'à maintenant, nous nous attendions à ce que la plupart le soient.

Le sénateur Housakos : Lorsque nous leur poserons la question, et qu'ils répondront que les coûts et les frais sont trop élevés, que devons-nous leur répondre, et que leur demanderons-nous?

Mme Burr : Vous voudrez peut-être leur demander des suggestions sur ce qui pourrait être fait. C'est un débat qui se poursuit. J'avancerais que le modèle canadien a très bien servi l'industrie au cours des dernières années. Cela ne signifie pas qu'il doit rester exactement le même. Il est peut-être temps d'examiner certains aspects du modèle, mais il est certain que la commercialisation a beaucoup permis aux autorités aéroportuaires de développer leur potentiel et leur esprit d'entreprise. C'est tant mieux.

Le sénateur Fox : Pouvez-vous donner des directives à NAV CANADA et aux autorités aéroportuaires?

Mme Burr : Le ministre ne peut pas émettre une directive comme il le ferait pour une société d'État, par exemple. NAV CANADA est un organisme indépendant du gouvernement. Toutefois, la Loi sur l'aéronautique nous permet d'imposer des choses dans une perspective de sécurité. L'organisme est par contre indépendant sur le plan économique.

Le sénateur Fox : Et qu'en est-il sur le plan des politiques?

Mme Burr : Pas vraiment, non. Conformément au bail, nous avons une équipe qui surveille les activités qui y sont liées, mais encore une fois, nous ne participons pas aux affaires quotidiennes.

Le président : J'ai une question au sujet des négociations avec les Émirats arabes unis. Je ne veux pas parler des détails ou des questions politiques, mais bien du processus. Qui s'occupe d'un tel dossier? De quelle façon les négociations commencent-elles, et lorsqu'elles échouent, comment recommence-t-on et qui s'adresse à qui?

Mme Burr : La négociation proprement dite des accords aériens est conduite par Transports Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Nous avons un négociateur en chef des accords aériens, généralement nommé par

Affairs and International Trade, and he or she reports to the deputies of both DFAIT and Transport Canada but is supported by a team of policy advisers who are from the Transport Canada.

Ordinarily, in any given year we have a list of about 10 to 15 negotiations that are scheduled at the convenience of both countries, Canada and the other country. Sometimes we make overtures to other countries; sometimes they make overtures to us. We try to set up a schedule and see whether there is room for expanding our current agreement.

In the case of the United Arab Emirates, as is well known because it has been in the public domain, they are very interested in expanding their activities in Canada. Over the last few months there have been discussions with a view to looking at a broader package. Unfortunately, the outcome of the discussions was not acceptable to either party, so the discussions have been terminated for the time being. That is not to say that we would not reconvene at some point in the future, but nothing is scheduled at the moment.

The Chair: Thank you. I just wanted to get the issue on the record so that people who are listening will know what that the situation is.

I would like to thank the witnesses for their presence this morning. As you heard from the members, there is a strong interest. It is reciprocal, as you said at the beginning, and it will be important for us, as Senator Mercer suggested, to ask you to come back somewhere along the process on more direct issues.

We have two or three housekeeping issues. One is an invitation from members of the European Parliament who will be in Canada on November 4 and who would like to meet with some of the members of the Transport Committee to talk about issues pertaining to electronic container issues, namely, how to supervise electronically what is happening in containers. It is on a Thursday, from 4:30 to 5 p.m. The clerk will be sending you a note. It would be helpful if you can answer to be sure we have a minimal presence at that meeting.

Just to give you a heads-up on future meetings, as I mentioned, the minister will be appearing tomorrow night before the committee. Next week we will have, subject to confirmation, the National Airlines Council of Canada on Tuesday morning. On Wednesday, October 27, we will have the Air Transport Association of Canada, which will give us an overview of the issues we have to deal with.

Somewhere down the line, we will have more discussion about how we want to proceed, the sequence on future studies, how we subdivide the current study into different issues and how we want to deal with that.

Senator Mercer: People should note the room change for our evening meetings now. We are not in Centre Block; we are in Victoria Building. I would not want people showing up in the wrong room.

le MAECI, qui fait rapport aux sous-ministres du MAECI et de Transports Canada, mais qui est soutenu par une équipe de conseillers en politiques de Transports Canada.

Normalement, chaque année, nous avons une liste de 10 ou de 15 négociations qui sont prévues au moment qui convient aux deux pays, c'est-à-dire le Canada et l'autre pays. Parfois, nous faisons les premiers pas, parfois, ce sont eux qui les font. Nous tentons d'établir un calendrier et de voir si nous ne pourrions pas élargir notre accord actuel.

Dans le cas des Émirats arabes unis, comme tout le monde le sait, puisque l'information a été rendue publique, le pays est très intéressé à accroître ses activités au Canada. Au cours des derniers mois, il y a eu des discussions pour examiner la possibilité d'élargir l'accord. Malheureusement, comme ce qui a résulté des discussions était inacceptable pour les deux parties, les discussions sont terminées pour le moment. Cela ne signifie pas que nous ne les reprendrons pas à un moment donné, mais rien n'est prévu pour l'instant.

Le président : Merci. Je voulais seulement préciser les choses pour que les gens qui nous écoutent soient au courant de la situation.

J'aimerais remercier les témoins de s'être présentés ce matin. Comme certains de nos membres l'ont dit, il y a un intérêt marqué. C'est réciproque, comme vous l'avez dit au début, et il sera important pour nous, comme le sénateur Mercer l'a proposé, de vous demander de revenir à un moment donné au cours des travaux pour discuter plus en détail de certaines questions.

Nous avons deux ou trois questions administratives. Tout d'abord, des membres du Parlement européen qui seront au Canada le 4 novembre aimeraient rencontrer des membres du Comité permanent des transports et des communications pour discuter de questions qui concernent les conteneurs, soit la façon de superviser électroniquement ce qui se passe dans les conteneurs. Cette rencontre aura lieu un jeudi, de 16 h 30 à 17 heures. La greffière va vous envoyer une note. Il serait utile que vous répondiez pour qu'au moins quelques-uns d'entre nous se présentent à la rencontre.

Je veux seulement vous dire qui nous accueillerons dans nos prochaines réunions. Comme je l'ai dit, le ministre comparaitra devant le comité demain soir. La semaine prochaine, sous réserve de confirmation, nous accueillerons le Conseil national des lignes aériennes du Canada; ce sera mardi matin. Le mercredi 27 octobre, l'Association du transport aérien du Canada viendra nous donner un aperçu des questions que nous devons examiner.

À un moment donné, nous discuterons de la façon dont nous voulons procéder, de l'ordre à établir pour les prochaines études, de la façon de diviser notre étude actuelle en différents points et de la façon dont nous voulons procéder.

Le sénateur Mercer : Je veux signaler aux gens que dorénavant, les séances que nous tiendrons en soirée auront lieu dans une autre salle. Nous ne nous réunirons pas dans l'édifice du Centre, mais bien dans l'édifice Victoria. Je ne voudrais pas que quelqu'un se présente au mauvais endroit.

The Chair: Thank you, Senator Mercer for that good message. Unless there are other questions, the committee is adjourned.

(The committee adjourned.)

Le président : Sénateur Mercer, merci de ce bon message. S'il n'y a pas d'autres questions, la séance est levée.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Wednesday, October 20, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:48 p.m. to study the emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

[Translation]

The Chair: Welcome, Mr. Minister. Since I know that you have important votes in the House, we will try to make your life easier.

I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order and I would like to thank you all for being here today.

This evening, we are going to continue our study on emerging issues related to the Canadian airline industry, which was referred to us.

[English]

This evening, we are pleased to welcome before the committee the Honourable Chuck Strahl, Minister of Transport, Infrastructure and Communities. Accompanying the minister are his officials: Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy; Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy; and Isabelle Desmartis, Director, Security Policy.

Colleagues, as we only have an hour with the minister, I would appreciate your cooperation in keeping your questions succinct.

Mr. Minister, I invite you to make opening remarks, after which we will have time for questions from senators.

Hon. Chuck Strahl, P.C., M.P., Minister of Transport, Infrastructure and Communities: Thank you, Mr. Chair. It is great to be back. I am sorry that I was a few minutes late, but we all know about votes. We were tied up there, but came straight over.

Thank you for inviting me to address the emerging issues in Canada's airline industry. I thank the department and acknowledge the work they have done and thank them for the presentation they made before this committee yesterday. I hope that detailed information will get you off to a good start. They will be cooperative as you go through this whole process.

OTTAWA, le mercredi 20 octobre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 48, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[Français]

Le président : Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue. Je sais que vous avez des votes importants en Chambre, nous allons donc essayer de vous rendre la vie facile.

Je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte et je vous remercie tous d'être ici aujourd'hui.

Ce soir nous allons continuer notre étude sur les nouveaux enjeux, qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi.

[Traduction]

Ce soir, c'est avec plaisir que nous accueillons devant le comité, l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Il est accompagné de ses adjointes Brigita Gravitis-Beck, directrice générale de la politique aérienne, Isabelle Trépanier, directrice des politiques des services nationaux aériens et Isabelle Desmartis, directrice de la politique de sécurité.

Chers collègues, étant donné que nous ne disposons que d'une heure, j'aimerais que vous vous en teniez à des questions brèves.

Monsieur le ministre, je vous invite à faire votre déclaration préliminaire. Par la suite, les sénateurs auront le temps de vous poser des questions.

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député, ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités : Merci, monsieur le président. C'est bon d'être de retour. Veuillez excuser mon retard, mais nous savons tous ce qui se passe lors des votes. Nous étions pris là-bas, mais nous sommes venus ici directement.

Je vous remercie de m'avoir invité à traiter des nouvelles questions liées à l'industrie canadienne du transport aérien. Je remercie les gens du ministère et je salue le travail qu'ils ont accompli. Je les remercie de l'exposé qu'ils ont présenté devant votre comité hier. J'espère que les renseignements détaillés qu'ils vous ont fournis vous permettront de partir du bon pied. Ils coopéreront avec vous tout au long du processus.

I congratulate you on looking into this issue. It is important because Canada's aviation sector is strategically important, it helps to bind us together from coast to coast. We all have stories anecdotally about the importance of the airline industry. Your work is important to us as well.

Our aviation industry and our carriers in particular reflect Canada's unique features. We have a relatively thin population, mostly spread along the southern borders, in clusters, which means we ended up with a few key hubs in the aviation sector. We also have seasonal travel patterns, and we are all familiar with that. The flight south is not just for the birds; it is also for many Canadians who look for some relief down south.

Our northern communities and our remote communities, and I can speak from experience as Minister of Indian and Northern Affairs, would not be able to exist without a good aviation system in Canada. That network in the far north is important, as are regional air services.

Like so much of what we do, our proximity to the United States influences both what happens in our airline industry and the future of our airline industry.

[Translation]

As you examine the airline industry in Canada, this unique Canadian context should be an important consideration. The fortunes of the airline industry derive directly from the economy and the level of economic activity at any given time.

[English]

While this may seem obvious, it bears noting. It is easy to overlook when we wonder, for example, why a community may appear to be lacking in a certain type of air service or the quantity of air service or why pricing somehow seems out of line. The economic climate we experienced over the last two years has been a great test for the industry, and a difficult test. Though the recession may have technically ended, the fallout continues. Indeed, not long ago, the Minister of Finance acknowledged that the economy is still fragile, which means it remains to us to be vigilant on all fronts, in particular in industries like the airline industries that have gone through so much turmoil.

The airline industry has seen quite a bit in this last recession period and has acted rationally by limiting or paring back excess capacity so as not to flood the marketplace or drive down fares in a price war that further destabilizes the bottom line. Acting in an economically rational way is essential for survival, because the reality for the airline industry is that it is characterized by high costs and low margins. That is at the best of times, and the last couple of years have not been the best of times.

Je vous félicite de vous pencher sur ce sujet. C'est important, car le secteur de l'aviation au Canada revêt une importance stratégique; il aide à nous relier d'un océan à l'autre. Nous avons tous des faits à raconter sur l'importance de l'industrie du transport aérien. Votre travail est aussi important pour nous.

Notre industrie aérienne, en particulier nos transporteurs, reflète les caractéristiques uniques du Canada. Nous avons une population clairsemée qui vit principalement en grappe le long de la frontière du sud, ce qui signifie que nous nous sommes retrouvés avec quelques plaques tournantes clés. Nous avons également des habitudes de voyage qui dépendent des saisons, et nous les connaissons tous. Les oiseaux ne sont pas les seuls à s'envoler vers le Sud; beaucoup de Canadiens vont s'y reposer.

Nos collectivités nordiques et éloignées, et je parle par expérience étant donné que j'ai déjà été ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien, n'existeraient simplement pas si nous n'avions pas un bon réseau de transport aérien au Canada. Ce réseau est important pour le Grand Nord, tout comme les réseaux aériens régionaux.

Comme c'est le cas pour bon nombre de nos activités, notre proximité avec les États-Unis influence tant ce qui se passe dans notre industrie du transport aérien que ce que lui réserve l'avenir.

[Français]

Dans votre examen du secteur aérien au Canada, ce contexte canadien unique devrait être une importante considération. En tout temps, le sort de l'industrie aérienne est directement lié à l'économie et au niveau de l'activité économique.

[Traduction]

Même si cela peut sembler évident, il est important d'en tenir compte. Il est facile d'oublier cet état de fait quand, par exemple, on se demande pourquoi une collectivité ne dispose pas d'un certain type de services aériens ou qu'elle n'en dispose pas à une fréquence appropriée, ou pourquoi les prix facturés semblent parfois exagérés. Le climat économique que nous avons connu au cours de ces deux dernières années a été un grand test pour l'industrie, qui s'est avéré difficile. Et même si d'un point de vue technique la récession est terminée, ses retombées se font encore sentir. Tout récemment encore, le ministre des Finances a reconnu que l'économie demeure fragile, ce qui signifie que nous devons demeurer vigilants sur tous les plans, surtout pour les industries qui ont fait face à tant de difficultés, comme celle du transport aérien.

Bien des choses se sont passées dans l'industrie du transport aérien au cours de la dernière récession, et elle a agi rationnellement en limitant ou en réduisant la capacité excédentaire afin de ne pas inonder le marché avec des services aériens ou entraîner une guerre des prix qui contribuerait en dernier ressort à déstabiliser davantage l'industrie. Agir de manière rationnelle sur le plan économique est essentiel pour la survie, car la réalité de l'industrie du secteur aérien est caractérisée par des coûts élevés et de faibles marges de profit, même dans les meilleures conditions. Et au cours des deux ou trois dernières années, nous n'avons pas eu les meilleures conditions possible.

An aircraft, of course, is an expensive piece of technology. It costs a lot of money. Operating the aircraft safely requires people who have knowledge, skill, ability and training. That is also expensive. Ensuring the safe operation of that aircraft in a viable and profitable business costs a bunch more money. Of course, fuel, the largest single cost for the airline industry, is also expensive.

Notwithstanding the idea of hedging, fuel prices are not something the industry can ever fully control. If you throw in fuel costs, it is a high-cost, low margin industry. Then you add to this the challenges in paying for the facilities and services provided by Canada's airports and air navigation providers that, unlike some countries, are largely self-funded. We also have formidable climate issues, a vast territory, and people who in some ways have high expectations. They have been weaned on seat sales. They do not expect something for nothing, but they have seen the seat sales and they would like that to continue. All that added up means that it is a fact of life for Canada's airline industry. That is why everything that you will be researching is important to the strength of that industry in the long term.

[*Translation*]

The reliance on market forces is a strong underpinning of the current policy framework and, in today's global environment, where globalization drives our trade agenda and brings post-9/11 security costs closer to home, having a strong policy framework that empowers our industry and builds in flexibility is important, because it helps to strengthen Canada's place in the global economy.

[*English*]

Canada's place in the global economy is an important consideration. As a trading nation, it is increasingly important that our transportation system is able to support the movement of goods and people around the world. While our air transportation system connects our vast country and is often the only viable option in the remote parts of our country, it also connects us to our trading partners around the world. There is a need to be mindful about domestic and international perspectives when considering the existing policy framework. It is a made-in-Canada policy, but the impacts of it stretch around the world.

I have had this portfolio only a short while, but since I have been a member of Parliament, I have been struck by Canada's leadership over the period of time when we took some ambitious steps to modernize our aviation sector. We privatized Air Canada in the late 1980s. Our air navigation services were privatized in the 1990s with the creation of the private and not-for-profit NAV CANADA.

Un aéronef est un équipement hautement technologique. Il est très coûteux. Opérer un aéronef de façon sécuritaire requiert des gens qui ont les connaissances, les compétences, les habiletés et la formation pour le faire. C'est également très coûteux. Faire de l'opération sécuritaire de cet aéronef une entreprise viable et payante coûte encore plus d'argent. Bien entendu, le carburant, l'élément de dépense le plus important de l'industrie du transport aérien, coûte également cher.

Sans tenir compte des transactions de couverture, le prix du carburant n'est pas un élément que l'industrie peut totalement contrôler. Lorsqu'on ajoute le coût du carburant, l'industrie a des coûts élevés et une faible marge bénéficiaire. Ensuite, on ajoute à cela le défi de payer pour les installations et les services fournis par les aéroports canadiens et les services de navigation aérienne, qui, contrairement à d'autres pays, sont largement autofinancés. Nous avons également des défis associés à notre climat, à l'étendue de notre territoire, et d'une certaine manière, les gens ont de grandes attentes. Ils ont été habitués à des ventes de sièges. Ils ne s'attendent pas à obtenir des services gratuitement, mais ils ont goûté aux billets à rabais, et ils aimeraient que cela continue. Tous ces défis sont le lot quotidien de l'industrie du transport aérien. C'est pourquoi l'étude que vous allez faire est importante pour assurer la vigueur de l'industrie à long terme.

[*Français*]

Le recours aux forces du marché est un des éléments clés de notre cadre politique actuel et, dans l'environnement mondial d'aujourd'hui, où la mondialisation oriente notre programme commercial et fait sentir plus étroitement les coûts liés à la sûreté à la suite des événements du 11 septembre, l'établissement d'un cadre politique rigoureux, qui renforce l'autonomie de l'industrie et comporte une certaine souplesse est important, car il contribue à renforcer la place du Canada au sein de l'économie mondiale.

[*Traduction*]

La place du Canada au sein de l'économie mondiale est une considération très importante. À titre de pays de commerce, il est de plus en plus important que notre réseau de transport soit en mesure d'appuyer le mouvement des personnes et des marchandises partout dans le monde. Bien que notre réseau de transport aérien assure la liaison au sein de notre vaste pays, et qu'il constitue souvent la seule option viable pour les régions éloignées du Canada, il nous relie également à nos partenaires commerciaux partout sur la planète. Il faut pleinement prendre conscience des perspectives intérieures et internationales lorsque l'on examine le cadre politique existant. C'est un cadre politique canadien, mais ses effets se font sentir partout dans le monde.

Il n'y a pas si longtemps qu'on m'a confié ce portefeuille, mais depuis que je suis député, je suis frappé par le leadership exercé par le Canada lorsque nous avons pris des mesures ambitieuses pour moderniser notre secteur aérien. Nous avons privé Air Canada à la fin des années 1980. Nous avons privé nos services de navigation aérienne dans les années 1990 en créant un organisme privé sans but lucratif, Nav Canada.

In that same time frame, we have moved to commercialized operations at major airports. That also included the creation of not-for-profit organizations and authorities that manage our largest airports in the context of our national airport system. There is a strong focus on local and regional development goals as well.

[*Translation*]

More recently, 9/11 brought about the Canadian Transportation Security Authority or “CATSA,” the crown corporation responsible for delivering air travel security.

[*English*]

Together with the services provided by airlines, all these entities provide services that are, for the most part, paid for by air travellers. That is the system that has evolved here in Canada. Our air transportation system is largely self-funded and is not as reliant on federal subsidy as we see in many jurisdictions, especially our neighbour to the south. They have a completely different way of handling these fees. In part, you will be looking to see whether we can make improvements in our system, but it is enough to say that the system is quite different.

The effect of this devolution in Canada is that since 1987 the economics of air services within Canada have largely been deregulated and the industry has been operating guided largely by the discipline of competitive market forces. Those forces drive what and how air services are provided to Canadians.

I know you will be following up on the policy framework that underpins the transportation sector and defines the role of the various players in the airline business. Some of you have spoken to me about this. I think it is reasonable to ask whether Canada’s aviation system, including the policy framework I spoke of, is serving Canadians well.

Canada’s approach to privatization, commercialization and devolution was ahead of the curve of many other countries when we undertook these measures over the last 20 years. We were at the forefront on many of these initiatives. Our approach has resulted in major investments to renew the sector and has often encouraged innovations to allow the sector to survive and prosper in a challenging global environment. We have all seen the impacts globally on the airline industry. Ours has done relatively well.

As we look at other countries that still own or subsidize significant portions of their aviation industry, we have to remain vigilant in ensuring that our policy framework continues to promote an industry that can compete with players operating in a different regime. At the same time, we must strive, in negotiating

Au cours de la même période, nous avons déployé des efforts pour commercialiser les activités aux aéroports principaux. Cela a inclus la création d’organismes à but non lucratif et d’administrations aéroportuaires qui gèrent nos plus grands aéroports dans le contexte de notre réseau national d’aéroports. Nous gardons également en tête des objectifs de développement locaux et régionaux.

[*Français*]

Plus récemment, les événements du 11 septembre ont entraîné la création de l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), soit la société d’État responsable de la prestation de services de sûreté aérienne.

[*Traduction*]

Ensemble, avec les services fournis par les compagnies aériennes, toutes ces entités offrent des services qui sont, en grande partie, payés par les voyageurs. C’est le système qui s’est développé au Canada. Notre réseau de transport aérien est en grande partie autofinancé et ne dépend pas de subventions fédérales comme c’est le cas dans de nombreux pays, y compris chez nos voisins du Sud. Ils gèrent les frais de façon complètement différente. Vous allez examiner, entre autres, s’il est possible d’améliorer notre système, mais il suffit de dire que le système est très différent.

Les impacts de cette dévolution au Canada signifient que, depuis 1987, les aspects économiques des services aériens ont largement été dérèglementés à l’intérieur du Canada, et que l’industrie opère largement de par la discipline imposée par les lois de compétitivité des marchés. Ces lois déterminent quels services seront offerts aux Canadiens, et comment.

Je sais que vous allez vous intéresser au cadre politique qui sous-tend le secteur des transports et définit le rôle des différents intervenants dans le secteur du transport aérien. Certains d’entre vous en ont discuté avec moi. Je pense que de déterminer si le système d’aviation du Canada, y compris le cadre politique dont j’ai parlé, sert bien les Canadiens, est une question légitime.

L’approche du Canada axée sur la privatisation, la commercialisation et la cession était à l’avant-garde lorsque nous avons entrepris ces mesures au cours des 20 dernières années. Nous avons été les premiers à mettre en place bon nombre de ces initiatives. Notre approche s’est traduite par des investissements importants dans le renouvellement du secteur et elle a souvent encouragé les innovations afin de permettre au secteur de survivre et de prospérer dans un contexte mondial difficile. Nous avons vu tous les effets que cela a eus sur l’industrie du transport aérien à l’échelle internationale. Notre industrie s’en est assez bien tirée.

Alors que nous regardons d’autres pays qui possèdent ou subventionnent encore une partie importante de leur industrie aérienne, nous devons demeurer vigilants et veiller à ce que notre cadre politique continue de promouvoir une industrie qui peut concurrencer avec des entreprises qui opèrent dans des régimes

agreements with international partners, to ensure fair competition for our industry.

[*Translation*]

I do not intend to speak at length on our airport policy because I believe this subject was noted in the comments by departmental officials yesterday. I would like to stress, however, that the majority of our major airports that operate as members of the national airport system have been able to refurbish their facilities and invest in new technologies under the model that was put in place in the nineties. They are more closely aligned with the needs of their respective communities.

[*English*]

The carrier/airport relationship is a symbiotic one. Both parties need each other. At the same time, there will be occasional complaints that airports pass on too many costs to the carriers that form their clientele.

In the course of your deliberations, you will hear about the rent payments to the government from the 21 airport authorities that form our national airport system. Under the rent policy that was put in place back in 2005, those rent levels were reduced considerably from earlier levels, but they will still be viewed by some as too high. You might want to look at the regime pre-2005 compared to today.

The rent represents the taxpayers' fair return on their investment, as well as the ongoing business opportunity transferred to the airport authority.

[*Translation*]

As you also heard yesterday, unlike air service within our borders, international air services around the world are governed by bilateral air transport agreements developed under the framework of the 1944 Chicago Convention.

[*English*]

Under Canada's Blue Sky international air policy, introduced by this government in 2006, Canada proactively pursues opportunities to negotiate more open agreements for international scheduled air transportation. Our aim is to have as open an international environment in air transportation as possible, but always with an eye to ensuring that Canada's national interest is safeguarded. We look for reciprocal benefits with partner countries, something that is a win-win for both sides. Unlike other countries such as the U.S., for example, the policy is not a one-size-fits-all. Again, this reflects in large part a recognition of Canada's deregulated system, which not all countries have, and the need to ensure fair competition for our industry.

d'exploitation différents. En parallèle, nous devons nous efforcer, lorsque nous négocions des accords avec nos partenaires internationaux, d'assurer une concurrence équitable pour notre industrie.

[*Français*]

Je n'ai pas l'intention de parler en détails de notre politique des aéroports, car je crois que ce sujet a été noté dans les commentaires des représentants ministériels hier. Toutefois, j'aimerais insister sur le fait que la majorité de nos aéroports principaux, exploités à titre de membres du réseau national des aéroports, ont été en mesure de rénover leurs installations et d'investir dans les nouvelles technologies selon le modèle mis en place dans les années 1990. Ces aéroports sont également plus près des besoins de leur communauté respective.

[*Traduction*]

La relation entre les transporteurs et les aéroports est symbiotique. Les deux parties dépendent l'une de l'autre. Par ailleurs, à l'occasion, des plaintes sont déposées relativement au fait que les aéroports transfèrent de trop nombreux coûts aux transporteurs qui composent leur clientèle.

Au cours de vos discussions, vous entendrez sûrement parler des loyers que le gouvernement fédéral impose aux 21 autorités aéroportuaires qui forment notre Réseau national des aéroports. Aux termes de la politique sur les loyers qui a été mise en place en 2005, les niveaux de loyer ont été réduits considérablement par rapport aux niveaux précédents, mais certains les considéreront encore trop élevés. Vous voudrez peut-être comparer le régime actuel avec celui qui était en vigueur avant 2005.

Les loyers représentent un retour sur investissement équitable pour les contribuables, de même que les occasions d'affaires transférées à l'administration aéroportuaire.

[*Français*]

Comme vous l'avez entendu hier, à la différence des services aériens intérieurs, les services aériens internationaux partout dans le monde sont régis par des accords de transport aérien bilatéraux élaborés dans le cadre de la Convention de Chicago de 1944.

[*Traduction*]

Dans le cadre de la politique internationale du Canada Ciel bleu, introduite par le présent gouvernement en 2006, le Canada tente proactivement de cerner les occasions de négocier des accords plus ouverts pour les vols réguliers internationaux. Dans la mesure du possible, notre objectif consiste à avoir un environnement aérien international ouvert, tout en préservant les intérêts nationaux du Canada. Nous tentons de cerner des occasions de tirer des avantages mutuels pour les pays partenaires, soit des solutions gagnantes pour les deux parties. Par opposition à d'autres pays, par exemple les États-Unis, la politique n'est pas une approche uniformisée. Encore une fois, cela a pour but de tenir compte du caractère dérèglementé du système canadien, qui n'existe pas dans tous les pays, et le besoin d'assurer une compétition équitable pour notre industrie.

I am pleased to report that, for the most part, we have successfully expanded air transport agreements with our largest partners to the maximum extent possible.

That is not to say that all of our agreements are open, but rather that we have the level of openness that both parties have accepted. In fact, in many agreements we have unused capacity and they could be expanded if either country wanted to pursue that.

To date the policy produced significant results that benefit all regions of the country. Canada has negotiated open, new or expanded air service agreements with more than 50 countries that collectively represent over 85 per cent of Canada's overall international passenger traffic. In particular, Canada now has open agreements with 38 countries representing almost 75 per cent of Canada's international passenger traffic.

In recent years our particular focus has been on countries and regions that offer opportunities to expand our economic reach. For example, in recognition of the growing importance of trade and tourism opportunities in the countries in the Asia Pacific region, my department has actively pursued expanded agreements with countries such as Japan, China and South Korea. I was in China just last week and I heard a number of expressions of interest in further expansion of what has proven to be very good bilateral air relations with China, now our second biggest trading partner. Now that the world economy is recovering, they continue to be excited about the access. As well, they are very excited about our approved destination status here in Canada that was announced recently, and I think that will be a boon to Canada. China is a growing market and we will look forward to further expansion there.

I understand that passenger rights has been a subject of interest to you as well. As air travel becomes more of a commodity, public expectations are evolving. I am a firm believer that aviation consumer protection rights are necessary. I also believe that Canada's complaints approach, which is embodied in the Canada Transportation Act, is fundamentally sound. It has been designed to ensure that passengers have recourse to remedies via complaints to the regulatory body, the Canadian Transportation Agency, which assumed the role that was carried out by the air travel complaints commissioner from 2000 to 2005.

[Translation]

While we actively follow developments globally, we should reflect on whether changes to the current regime would be appropriate to Canada — with our climate, extended domestic network and services to many small communities.

Je suis heureux de souligner que, dans la plupart des cas, nous avons élargi avec succès nos accords de transport aérien avec nos partenaires principaux, dans toute la mesure du possible.

Cela ne signifie pas pour autant que tous nos accords soient ouverts, mais plutôt que nous avons un niveau d'ouverture que les parties concernées ont accepté. En fait, dans de nombreux accords, il y a une partie de la capacité qui demeure encore inutilisée, et les accords pourraient être élargis si l'un des pays le souhaite.

Jusqu'à ce jour, la politique a produit des résultats significatifs qui apportent des bénéfices à toutes les régions du pays. Le Canada a négocié des accords de transport aérien nouveaux, ouverts ou étendus avec plus de 50 pays, qui collectivement représentent plus de 85 p. 100 du trafic aérien international du Canada. Plus particulièrement, le Canada a maintenant des accords ouverts avec 38 pays, représentant près de 75 p. 100 de notre trafic de passagers international.

Au cours des dernières années, nous avons accordé une attention particulière aux pays et aux régions qui offrent des occasions d'élargir notre rayonnement économique. Par exemple, en reconnaissant l'importance croissante des occasions d'échanges commerciaux et de tourisme dans les pays de la région de l'Asie-Pacifique, mon ministère a activement déployé des efforts pour élargir les accords avec des pays comme le Japon, la Chine et la Corée du Sud. La semaine dernière, j'étais en Chine, et on m'a exprimé de nombreux intérêts relativement à l'expansion de ce qui s'avère être d'excellentes relations aériennes bilatérales avec la Chine, qui est maintenant notre deuxième partenaire de commerce en importance. Maintenant que l'économie mondiale est relancée, on continue à montrer de l'enthousiasme au sujet de l'accès. De plus, on se réjouit énormément de notre statut de destination approuvée qui a été annoncé récemment, et je pense que ce statut sera avantageux pour le Canada. La Chine est un marché en expansion, et nous avons bien hâte d'accroître nos activités dans ce pays.

Je comprends que l'un des autres sujets qui vous intéressent tout particulièrement est le droit des passagers. À mesure que les voyages aériens deviennent un produit de base, les attentes du public évoluent. Je crois fermement que les droits liés à la protection des consommateurs dans le secteur aérien sont nécessaires. Je crois également que l'approche en matière de traitement des plaintes du Canada, qui fait partie intégrante de la Loi sur les transports au Canada, est essentiellement saine. Elle a été conçue pour veiller à ce que les passagers aient un recours en ayant la possibilité de porter plainte auprès d'un organisme de réglementation, l'Office des transports du Canada, qui a assumé le rôle qui était joué par le Commissaire aux plaintes relatives au transport aérien de 2000 à 2005.

[Français]

En suivant activement les faits nouveaux à l'échelle mondiale, nous devons déterminer si des changements au régime actuel seraient appropriés pour le Canada dans le contexte de notre climat, de notre réseau intérieur élargi et des services offerts à des nombreuses petites collectivités.

The appropriate balance between carrier accountability and costs — as well as safety in some instances — and increased benefits to passengers is a delicate one.

[English]

In my travels I hear comments about how we should be acting more like some other countries when it comes to aviation policy. Clearly, we must continually search for best practices wherever they can be found and adopt whatever makes sense for Canada. However, at the same time, no one else has our particular set of circumstances. We need to consider our aviation needs and those of our carriers from the perspective of our national interests as well.

I think your committee is particularly well suited for this. Like most committees in Parliament, you represent a cross section of regions and understanding of this. I am sure you have seen that someone will pound the table in Halifax and demand something while in Vancouver they will say, “Whatever you do, do not do that.” You will have the role of Solomon in this. I am sure you will discover that our unique Canadian situation has to be considered. It is difficult to find another country that is just like Canada. In fact, there was not another one — because this is the best country. It is unique and this situation is unique as well.

[Translation]

So what might the future hold? I understand analysts are forecasting very modest economic growth for some time to come. For the airline industry, it means that in the near-term at least, the pricing and revenue climate may not be robust; and these factors need to be in place in order for growth to occur.

[English]

Cost containment and revenue generation will continue to be major industry preoccupations, with a view to assuring viability and possibly some growth. New costs may be on the horizon for the industry driven by international development such as security, climate change targets, and other global factors beyond our control.

I noted earlier that an important consideration was Canada's place in the global economy, and some experts believe that in the future, mergers and alliances could lead to only a few airports and airlines emerging as global powerhouses on each continent.

When I was in China, they made a big point of mentioning that Air China is part of Star Alliance. That is important to them. There are stand-alone airlines everywhere, but strategic alliances are necessary for companies large and small, including in this country.

L'équilibre approprié entre la responsabilité des transporteurs, les coûts, dans certains cas la sécurité également, et les avantages accrus pour les passagers est une question délicate.

[Traduction]

Au cours de mes voyages, j'ai entendu des commentaires laissant sous-entendre que nous devrions agir plus comme d'autres pays en ce qui a trait à la politique aérienne. Bien sûr, nous devons continuellement chercher des pratiques exemplaires là où il le faut et les adopter lorsqu'elles sont adaptées au Canada. Toutefois, les conditions du Canada sont uniques. Nous devons donc examiner les besoins de notre secteur aérien et ceux de nos transporteurs dans la perspective de notre intérêt national.

Selon moi, votre comité est tout désigné pour la tâche. Comme la plupart des comités de la Chambre des communes, vous représentez un éventail de régions et de points de vue sur le sujet. Je suis certain que vous avez remarqué qu'à Halifax un citoyen donnera un coup de poing sur la table et demandera quelque chose, tandis qu'à Vancouver on vous dira : « Peu importe ce que vous faites, ne faites pas cela. » Vous camperez le rôle de Salomon dans ce dossier. Je suis persuadé que vous découvrirez que la situation unique du Canada doit être considérée. On a du mal à trouver un autre pays exactement comme le Canada. En fait, il n'en existe aucun — parce qu'il s'agit du meilleur pays au monde. Le Canada est unique, et cette situation l'est tout autant.

[Français]

Alors, que nous réserve le futur? Selon ce que j'en sais, les analystes prévoient une croissance économique très modeste pour un certain temps encore. Pour l'industrie aérienne, cela signifie que, à court terme, à tout le moins, l'environnement pour l'établissement des prix et les recettes connexes pourrait ne pas être robuste, et ces facteurs doivent être en place afin que la croissance puisse avoir lieu.

[Traduction]

La maîtrise des coûts et la génération de recettes demeureront au cœur des préoccupations de l'industrie dans la perspective d'assurer la viabilité et, possiblement, une certaine croissance. De nouveaux coûts pour l'industrie pourraient se pointer à l'horizon, en raison de nouveaux faits internationaux rattachés à la sûreté, aux objectifs en matière de changement climatique et à d'autres facteurs mondiaux indépendants de notre volonté.

Plutôt, j'ai souligné que la place du Canada au sein de l'économie mondiale est une considération importante, et certains experts croient que, dans l'avenir, les fusions et les alliances auront pour effet que seulement quelques aéroports et quelques transporteurs aériens émergeront comme puissances mondiales sur chaque continent.

Lorsque j'étais en Chine, ils ont insisté sur le fait qu'Air China est un membre de Star Alliance. Pour eux, c'est important. Il y a des transporteurs aériens indépendants partout, mais des alliances stratégiques sont nécessaires pour les petites et les grandes entreprises, y compris au Canada.

If that is the case, do we need to change our current framework to ensure ongoing international success for just a few of our airports or for more of our airports? How might that proceed? What would be the implications for our airline industry of such a model? I am sure that you will hear pros and cons on that. Are we positioned for that kind of future? Those are questions that I hope you will ask and consider.

This is an aggressive environment, so how can we ensure that our policy framework can support those competitive forces while ensuring that our communities, particularly the distant and remote ones, have access to reasonable air services at reasonable prices?

There are many questions on this great subject upon which you are embarking. This is a fascinating part of the transport world at a pivotal time, so your report or reports will be eagerly anticipated. As I said earlier, you are especially and uniquely capable of giving us your advice, and it will be well received.

Senator Mercer: Minister, congratulations on your appointment to this important portfolio. I look forward to seeing you before this committee many times.

On Tuesday officials from your department appeared before us. They were very helpful and gave us a lot of materials and much to think about.

At the end of the meeting our chair asked Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy, the following:

I have a question about the United Arab Emirates negotiations. . .

Who deals with an issue like that? Where do negotiations start, and when they fail, how do they restart and who talks to whom?

Her response was:

The actual negotiation of air agreements is shared between Transport Canada and the Department of Foreign Affairs and International Trade. We have a chief air negotiator who is generally appointed from Foreign Affairs and International Trade, and he or she reports to both the deputies of DFAIT and Transport Canada but is supported by a team of policy advisers who are from the Department of Transport.

I took that at face value, but then I read Don Martin's column in this morning's *National Post*. It says:

The Prime Minister held a private chat with a senior UAE minister recently. . . It apparently lasted about five tense, unproductive minutes.

I am a little confused. I understand what the officials told us yesterday, but now it is reported in the paper that the Prime Minister is directly involved in this. So who does the negotiations?

Dans ce cas, devons-nous modifier notre cadre actuel pour assurer la réussite continue à l'échelle internationale d'un petit nombre ou d'un plus grand nombre de nos aéroports? Comment cela pourrait-il se dérouler? Quelles seront les incidences pour notre industrie du transport aérien dans le cadre d'un modèle de ce genre? Je suis certain que vous entendrez les avantages et les inconvénients à cet égard. Sommes-nous en mesure de faire face à cette situation future? Je souhaite que vous considériez ces questions et que vous les posiez.

Il s'agit d'un environnement féroce. Donc, comment pouvons-nous nous assurer que notre cadre politique peut, à la fois, appuyer le jeu de la concurrence et faire en sorte que nos collectivités, surtout dans les régions éloignées, ont accès à des services aériens raisonnables à des prix raisonnables?

Beaucoup de questions peuvent être posées par rapport à cet important sujet dont vous entreprenez l'étude. Il s'agit d'un aspect fascinant du monde des transports à un moment clé. Donc, votre rapport ou vos rapports seront très attendus. Comme je l'ai dit plus tôt, vous êtes tout particulièrement bien placés pour nous faire des recommandations, et elles seront très bien reçues.

Le sénateur Meighen : Monsieur le ministre, je vous félicite pour votre nomination à cet important portefeuille. Je me réjouis à l'idée de vous accueillir au comité à de nombreuses reprises.

Mardi, des représentants de votre ministère ont comparu devant le comité. Ils ont été d'une grande aide et nous ont remis beaucoup de documentation et nous ont donné beaucoup à réfléchir.

À la fin de la séance, notre président a posé une question à Kristine Burr, la sous-ministre adjointe des politiques :

J'ai une question au sujet des négociations avec les Émirats arabes unis [...]

Qui s'occupe d'un tel dossier? De quelle façon les négociations commencent-elles, et lorsqu'elles échouent, comment recommence-t-on et qui s'adresse à qui?

Elle a répondu :

La négociation proprement dite des accords aériens est conduite par Transports Canada et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international. Nous avons un négociateur en chef des accords aériens, généralement nommé par le MAECI, qui fait rapport aux sous-ministres du MAECI et de Transports Canada, mais qui est soutenu par une équipe de conseillers en politiques de Transports Canada.

Je l'ai crue sans me poser de question, mais ce matin j'ai lu dans l'éditorial de Don Martin dans le *National Post* que :

Le premier ministre a récemment discuté en privé avec un ministre influent des Émirats arabes unis [...] La discussion aurait apparemment duré environ cinq minutes qui ont été intenses et improductives.

Je suis un peu déconcerté. Je comprends ce que les représentants nous ont dit hier, mais aujourd'hui je lis dans le journal que le premier ministre participe directement aux

Is it the officials or is it political people such as the Prime Minister? If so, have you, as minister, been involved in these negotiations with the United Arab Emirates?

Mr. Strahl: Ms. Burr gave you the right answer, and she accurately described what we do in any negotiation.

The negotiation mandate is put together under the Blue Skies policy by the Minister of Transport working with the Minister of International Trade. However, there is a foreign affairs component in it as well.

I cannot speak for the Prime Minister. In a sense he has overview and oversight of everything in the government. He could be at any meeting at any time and be asked any question on any subject at a federal or international level. That is just the reality of being the Prime Minister. I cannot comment on Don Martin's article or the veracity of it. Mr. Martin always speaks the truth — as much as he knows — but he might not know everything in this case.

Part of your question from yesterday was how these things get started and then restarted if they fall off the rails. We have a Blue Sky policy as opposed to the Americans, who have an open sky policy; it is just carte blanche. That is their policy everywhere you go and they have the biggest airline industry in the world. They have everything from building the airlines to you-name-it. We do not have the same thing.

We have a Blue Sky policy, which means that we are moving toward more openness in the international air system, but we also keep our cards close to the chest. We have Canada's interests in mind as opposed to just saying sign this deal if you want it. If you sign on this deal, it is the same for everyone.

We do not do that and our policy has been successful to date. As I mentioned, some 85 per cent of air travellers are now flying under an open skies type agreement. Those have been negotiated one at a time to make that possible.

If a company or a country wants to explore that, then they might approach us or we can approach them — either one. We see if there is an interest in that. If there is, we put together a negotiating mandate. The Minister of International Trade and I discuss it with one another what that might be. We have a chief air negotiator who puts offers on the table under instruction from the ministers. We see if we can come to an agreement that is a win-win for both countries.

Often we are successful, but sometimes we are not. Someone might say they do not want that, and sometimes our side of the table cannot accept something.

We have no negotiations ongoing with the UAE specifically right now. I cannot say there will not be because these things come and go. I will not name other countries, but even in the two months I have been here, I have been involved. Negotiations flare

négociations. Donc, qui négocie : les fonctionnaires ou les élus, comme le premier ministre? Si ce sont les élus, avez-vous, à titre de ministre, participé aux négociations avec les Émirats arabes unis?

M. Strahl : Mme Burr vous a donné la bonne réponse et a correctement décrit le processus de négociation.

Le ministre des Transports, en collaboration avec le ministre du Commerce international, élabore le mandat de négociation en vertu de la politique Ciel bleu. Cependant, on y retrouve également un volet qui touche les affaires étrangères.

Je ne peux pas parler au nom du premier ministre. D'une certaine façon, il supervise tout ce qui se passe au sein du gouvernement. Il est appelé en tout lieu et en tout temps à se faire poser des questions sur des sujets d'intérêt national ou international. C'est simplement la réalité de ses fonctions. Je ne peux pas commenter l'article de Don Martin ou la véracité de ses propos. M. Martin écrit toujours la vérité — au sujet de ce qu'il sait —, mais il ne connaît peut-être pas tous les éléments du dossier.

L'un des aspects de votre question d'hier nous demandait d'expliquer de quelle manière les négociations commencent, puis recommencent lorsqu'elles dérapent. Nous avons la politique Ciel bleu, contrairement aux Américains qui ont une politique de type ciel ouvert où tout est uniformisé. Les États-Unis ont la même politique partout où vous allez, et ils ont la plus grande industrie du transport aérien dans le monde. Tout y est, depuis la création des transporteurs aériens, et cetera. Nous ne sommes pas dans la même situation.

Nous avons la politique Ciel bleu; c'est-à-dire que nous prônons plus d'ouverture dans le système aérien international, mais nous nous occupons aussi de ce qui nous est cher. Nous gardons les intérêts nationaux à l'esprit, au lieu de tout simplement dire : signez cet accord si cela vous intéresse. L'accord est le même pour tous.

Il ne s'agit pas de notre approche, et notre politique connaît du succès jusqu'à présent. Comme je l'ai mentionné, les accords de type ciel ouvert représentent environ 85 p. 100 du trafic aérien. Ces accords ont dû être négociés individuellement pour rendre le tout possible.

Si cela intéresse une entreprise ou un pays, les gens peuvent venir nous parler ou nous pouvons aussi le faire — un ou l'autre. Nous regardons s'il y a un intérêt. Si tel est le cas, nous élaborons un mandat de négociation. Je discute avec le ministre du Commerce international pour décider du mandat. Notre négociateur en chef des accords aériens soumet des offres en fonction de nos directives. Nous évaluons si nous pouvons en venir à un accord profitable pour les deux pays.

Nous y arrivons souvent, mais parfois ce n'est pas le cas. Quelqu'un peut dire qu'il ne veut pas d'un élément, et parfois de notre côté, une condition peut être inacceptable.

Aucune négociation n'est en cours avec les Émirats arabes unis précisément. Je ne peux pas dire qu'il n'y en aura pas, parce que les situations évoluent rapidement. Je ne nommerai pas d'autres pays, mais en deux mois à ce ministère, j'ai participé à certaines

up and fall off and spring back and we drive it to conclusion. That may happen in the near future but right now there are no negotiations with the UAE.

Senator Mercer: I read “keeping cards close to our chest” as keeping a close eye on protecting Air Canada. However, I will change subjects in the interests of time.

I want to know how closely Transport Canada works with the Canadian Border Services Agency with respect to how passengers are treated as they arrive, either returning to or visiting Canada. I draw your attention to a number of articles, particularly an article recently in the Halifax *Chronicle-Herald*, which I am sure you read daily. Under an access to information request, the CBSA revealed the number of passengers who were complaining about rude treatment by the Canadian Border Services Agency employees at the Halifax Stanfield International Airport. It was to the extent that one agent asked a man and woman as they were being cleared through customs why she and her husband were travelling with two toothbrushes.

Mr. Strahl: We started talking about security issues but in the end, it kind of ended up as a Canadian Border Services Agency (CBSA) question. You may want to have some officials in from CBSA because it does not cross over into Transport Canada.

Senator Mercer: That is what I wanted to clarify, because I think we will need to have CBSA people in to talk about it, because it is about the treatment of passengers.

Mr. Strahl: I want to assure you there is a lot of coordination. We work closely with the airport authorities, CBSA, amongst ourselves, the carriers and so on; there is a lot of work on security issues and on trying to provide that service.

In the end, there is a complaint process under the Canadian Transportation Agency that can be followed through on things under our control. However, if there are concerns about CBSA, particularly, then they probably need to be followed up directly with that minister.

The Chair: I remind honourable senators we have about half an hour. I remind senators we are also being televised.

Senator Housakos: Thank you, minister, for being here today. Thanks for your keen interest and that of your department which made a helpful presentation to us yesterday. We are grateful. We are pleased that the timing of this report might be of service to your department.

One of my questions is in relation to cabotage rights. In your opinion, is the granting of cabotage rights to foreign carriers a realistic option in creating a more competitive environment in the industry, especially as you pointed out in your presentation that

négociations. Les négociations s'activent, puis s'arrêtent, puis repartent de plus belle pour culminer par un accord. Cela surviendra peut-être dans un proche avenir, mais actuellement nous ne négocions pas avec les Émirats arabes unis.

Le sénateur Mercer : Je comprends par « s'occuper de ce qui nous est cher » que vous faites des efforts pour protéger Air Canada. Cependant, je passerai à un autre sujet, parce que notre temps est compté.

J'aimerais savoir à quel point Transports Canada collabore avec l'Agence des services frontaliers du Canada en ce qui concerne le traitement des passagers qui arrivent au Canada, qu'ils reviennent au pays ou qu'ils soient en visite. J'attire votre attention sur certains articles, particulièrement un paru dans le *Chronicle-Herald* de Halifax, et je suis certain que vous le lisez quotidiennement. À la suite d'une demande d'accès à l'information, l'ASFC a dévoilé le nombre de passagers qui se sont plaints de traitements inappropriés par le personnel de l'Agence des services frontaliers du Canada à l'aéroport international Stanfield de Halifax. Dans un des cas, on rapporte qu'un agent est même allé jusqu'à demander à un couple au cours des contrôles de sécurité d'expliquer pourquoi la dame et son mari transportaient deux brosses à dents.

M. Strahl : Nous avons commencé à parler des questions de sécurité, mais en fin de compte, nous avons établi qu'elles incombaient à l'Agence des services frontaliers du Canada, l'ASFC. Vous devriez inviter des représentants de l'agence, parce que cela n'est pas du ressort de Transports Canada.

Le sénateur Mercer : C'est la précision que je voulais entendre, parce que je crois aussi que nous devrions inviter des gens de l'ASFC pour venir nous parler du traitement des passagers.

M. Strahl : Je tiens à vous dire qu'il y a beaucoup de coordination. Nous travaillons étroitement, entre autres, avec les autorités des aéroports, l'ASFC, nos propres bureaux et les transporteurs aériens. Beaucoup de travail est effectué en ce qui concerne les questions de sécurité et la manière d'assurer cette sécurité.

En fin de compte, un processus de plaintes supervisé par l'Office des transports du Canada assure le suivi pour les secteurs qui nous incombent. Cependant, si les gens ont des questions concernant l'ASFC en particulier, ils devraient en faire part directement au ministre concerné.

Le président : Je rappelle aux honorables sénateurs que nous n'avons environ qu'une demi-heure, et que la séance est télévisée.

Le sénateur Housakos : Merci, monsieur le ministre, de comparaître aujourd'hui. Je vous remercie de votre intérêt marqué et de celui des gens de votre ministère qui nous ont présenté hier un exposé instructif. Nous leur en sommes reconnaissants. Nous sommes heureux que notre rapport tombe à point et puisse aider votre ministère.

L'une de mes questions concerne les droits de cabotage. Selon vous, l'octroi de droits de cabotage à des transporteurs étrangers représente-t-il une solution réaliste pour créer un environnement plus concurrentiel dans l'industrie, surtout, comme vous l'avez

there has been an emergence of new strategic alliances the last few years on a global level? Are those strategic alliances making the cabotage rights issues less relevant?

Mr. Strahl: No, I do not think it is less relevant. It is an issue that all countries hold dear to their hearts for the most part. It is not something under active consideration by our government.

We are not suggesting that a foreign carrier can come to Canada and just cream off the best or most profitable of the routes and then leave on the next most profitable international route. If you want to have an air industry in Canada that serves domestic needs, I think you will find most witnesses say you will have to offer some degree of protection for in-Canada travel.

If you do not, you will see problems even with the States, which has a huge industry. Canadian sports teams that try to charter from one place to another are having difficulty getting permission, even in the United States. We have a reciprocal agreement to cover off sports teams, but even that is difficult. It is difficult to get cabotage-type rules in place, even just for a very specialized, unique charter, such as a sports charter.

It is difficult to imagine that would be broadly well received. It is not so much an issue domestically, but internationally that will be a problem.

Senator Housakos: Is the travelling public today better served, equally served or worse served, compared with the airline industry's approach to customer service 10 or 15 years ago? What areas do you think we should be focussing in, in terms of some of the weaknesses the industry might bring forward in providing better service, if that is true.

Mr. Strahl: That is a real opinion question, and I need to be careful.

Senator Housakos: I asked for your opinion.

Mr. Strahl: When I came here almost exactly 17 years ago, your options were greater; it was different. I feel like I am talking about when I was a boy. However, even when I came here 17 years ago, they used to come down the aisle and serve you a meal right off the hot plate. It was just a different world.

Then 9/11 happened in 2001. You can divide airline travel between pre- and post-9/11. It is almost impossible to compare today with what used to happen. Fifteen years ago, we used to arrive at the airport, kick the car door shut and almost walk right onto the plane. Now you cannot dare arrive late. You have to go through security. You cannot pack your shaving kit with you. It is just a different world. I do not know if it is better or worse, but it is just quite different.

souligné dans votre exposé, que de nouvelles alliances stratégiques ont vu le jour ces dernières années sur la scène mondiale? Ces alliances stratégiques rendent-elles moins importantes les questions entourant les droits de cabotage?

M. Strahl : Non, je ne crois pas qu'elles perdent de l'importance. En général, tous les pays ont cette question à cœur. Ce n'est pas un élément que notre gouvernement examine activement.

Nous ne proposons pas qu'un transporteur aérien étranger puisse venir au Canada pour s'emparer des meilleures routes ou des routes les plus rentables, avant de passer à la prochaine route internationale la plus rentable. Si on veut avoir une industrie du transport aérien au Canada qui dessert nos besoins en vols intérieurs, selon moi, la plupart des témoins vous diront que le Canada devra conférer un certain degré de protection aux vols intérieurs.

Dans le cas contraire, des problèmes surgiront, même dans le cas des États-Unis qui ont une énorme industrie. Les équipes sportives canadiennes qui essaient de nolisier un vol d'une destination à l'autre ont du mal à obtenir l'autorisation, même aux États-Unis. Nous avons un accord de réciprocité pour les équipes sportives, mais c'est quand même difficile. C'est ardu de mettre en place des règlements sur les droits de cabotage, même uniquement dans le cas de vols nolisés très spécialisés, comme c'est le cas pour les équipes sportives.

On aurait du mal à concevoir que ce soit bien perçu dans l'ensemble. Il ne s'agit pas tant d'un problème sur la scène nationale que sur la scène internationale.

Le sénateur Housakos : Les passagers aériens sont-ils mieux servis, aussi bien servis ou moins bien servis par l'approche actuelle que par l'approche d'il y a 10 ou 15 ans de l'industrie du transport aérien en ce qui a trait au service à la clientèle? Selon vous, sur quels aspects devrions-nous mettre l'accent, par rapport à certaines des lacunes, s'il y a lieu, que l'industrie pourrait améliorer en ce qui concerne son service à la clientèle?

M Strahl : Il s'agit vraiment d'une question d'opinion, et je dois être prudent.

Le sénateur Housakos : Je vous ai demandé votre opinion.

M. Strahl : Lorsque je suis arrivé ici il y a presque 17 ans exactement, on avait plus d'options; c'était différent. J'ai l'impression de parler de mon enfance. Toutefois, lorsque je suis arrivé ici il y a 17 ans, les agents de bord se promenaient dans l'allée pour servir des repas chauds directement sortis du four. C'était une autre époque.

Ensuite, les attentats du 11 septembre 2001 sont survenus. On peut séparer les déplacements par avion en deux périodes : avant et après le 11 septembre. On ne peut pratiquement pas comparer les deux époques. Il y a 15 ans, on arrivait à l'aéroport, on fermait la porte de l'auto avec son pied et on embarquait presque directement dans l'avion. Maintenant, on ne peut même plus oser arriver en retard. On doit passer les contrôles de sécurité. On ne peut pas apporter dans l'avion sa trousse pour le rasage. C'est une autre époque. Je ne sais pas si c'est mieux ou pire, mais c'est très différent.

The reality is that it is far more competitive. It is dog eat dog in this airline world. The new entities, like Porter and WestJet and others, have developed a business model that is particularly suited for that dog eat dog world. They have a model that works, and they pursue it relentlessly. They can do that because they are part of this new way of doing business in the post 9/11 world.

Senator Housakos: My other question is in relation to the airport authorities. We talked about it a bit with the people from your department yesterday. I want to zero in on a particular case. A few months back, when we had the volcanic activity in Iceland, the airline industry came to a halt around the world, especially in North America and Europe. I will talk about my hometown of Montreal. At the Trudeau airport, people were grounded there for a week in some cases.

The airport authorities have a mandate to administrate the airports, and obviously they are doing a heck of a job and they have made, as your department pointed out, great steps and leaps forward in making great commercial centres and centres of economic activity. Perhaps, though, they have not focussed enough on the customer service side. That kicks in when you have pregnant women and the elderly sleeping on the floors of airports in this country for three or four days. That was disturbing at the time, and I do not think a quick response was quite there on the part of the airport authorities.

I am wondering whether Transport Canada has had discussions with them in that regard. Have we reminded them that they are ultimately in the business of taking care of the Canadian public?

Mr. Strahl: I will ask officials here if they want to dive in. I hate to defer like this, but I was not the minister when that happened. Of course, we all saw that. The impacts were huge. To be fair overall to both the airport authorities and airlines generally, the size of the impact of that was almost unprecedented. When I was at the International Civil Aviation Organization (ICAO) conference a few weeks ago, they were still wrestling with the aftermath of that. When can you fly? How do we measure the particulate matter? This was all new.

I know what you mean about service to the public, but, in other ways, they are not like Tom Hanks. They cannot live there forever either. You are a customer to get on an airplane. It is not designed for you to be there for two weeks or a week, or even overnight.

It is a good question for the airport authorities, if I could defer, unless someone else wants to dive in. It seems to me you might want to ask them about that. They could also be tasked with that in another big security shut down, where suddenly you cannot fly for a couple of days because of some threat. What will they do?

La réalité, c'est que l'industrie est beaucoup plus concurrentielle. C'est la loi de la jungle, dans le monde du transport aérien. Les nouveaux joueurs, comme Porter et WestJet, entre autres, ont mis au point un modèle d'entreprise particulièrement bien adapté à ce milieu hostile. Leur modèle fonctionne et ils l'appliquent sans relâche. Ils peuvent le faire parce qu'ils font partie de cette nouvelle façon de faire des affaires dans ce monde transformé par les attentats du 11 septembre.

Le sénateur Housakos : Mon autre question porte sur les autorités aéroportuaires. Nous en avons parlé un peu avec les gens de votre ministère hier. Je veux me concentrer sur un cas précis. Il y a quelques mois, en raison de l'activité volcanique en Islande, l'industrie du transport aérien s'est arrêtée dans le monde entier, particulièrement en Amérique du Nord et en Europe. Je vais parler de ma ville natale, Montréal. À l'aéroport Trudeau, des gens ont été cloués au sol pendant une semaine, dans certains cas.

Les autorités aéroportuaires ont le mandat de gérer les aéroports, et évidemment, elles font un travail remarquable et elles ont beaucoup progressé, comme votre ministère l'a souligné, pour faire des aéroports de grands centres commerciaux et des pôles d'activité économique. Cependant, ils n'ont peut-être pas suffisamment insisté sur l'aspect du service à la clientèle. Cela entre en jeu lorsque des femmes enceintes et des personnes âgées doivent dormir par terre dans les aéroports du pays pendant trois ou quatre jours. C'était bouleversant à ce moment-là, et je ne pense pas que les autorités aéroportuaires ont réagi assez rapidement.

Je me demande si Transports Canada en a discuté avec les autorités aéroportuaires à cet égard. Leur a-t-on rappelé qu'en fin de compte, elles œuvrent dans un domaine où l'on doit prendre soin de la population canadienne?

M. Strahl : Je vais demander aux fonctionnaires présents s'ils veulent bien se lancer. Je déteste reporter les choses, mais je n'étais pas ministre au moment des événements. Bien entendu, nous avons tous vu ce qui s'est produit. Les répercussions ont été énormes. Pour être équitable tant envers les autorités aéroportuaires qu'envers les transporteurs aériens en général, les répercussions étaient presque sans précédent. Il y a quelques semaines, pendant que j'assistais à une conférence de l'Organisation de l'aviation civile internationale, on parlait encore des séquelles. Quand pouvez-vous reprendre les vols? Comment peut-on mesurer les particules atmosphériques? Cette situation était tout à fait nouvelle.

Je comprends ce que vous voulez dire quand vous parlez de service à la clientèle, mais, par contre, les gens ne sont pas comme Tom Hanks. Ils ne peuvent pas vivre à l'aéroport indéfiniment non plus. Vous êtes un client qui s'appête à prendre l'avion. Les aéroports ne sont pas conçus pour que vous y restiez pendant deux semaines ou une semaine, ou même la nuit.

Il s'agit d'une bonne question pour les autorités aéroportuaires; si vous le permettez, je vous fournirai une réponse à un autre moment, à moins que quelqu'un d'autre ne veuille tenter une réponse. Il me semble que vous voudrez peut-être leur poser la question. Cela pourrait se reproduire, si une

The airlines know what they do. They shut down. They park the plane. That is it. The airport authorities might have an idea, and I suggest you talk to them. I do not know how you have bed and breakfast for 10,000 hungry people.

Senator Housakos: I was wondering whether Transport Canada has given them guidelines in extenuating circumstances where emergencies of this nature take place.

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy, Transport Canada: All airports are required to have emergency plans. When circumstances arise like this, which are exceptional, everyone does their best under very difficult circumstances. In the aftermath, there is discussion with all of the parties, because, invariably, it implicates everyone. It implicates the carriers who are carrying the passengers because they have certain obligations under their terms and conditions of carriage. It implicates the airports who inherit these people, suddenly, out of the blue, unexpectedly, without the ability to look after them necessarily, as the minister was saying. In situations like the volcanic ash thing, there is also a role for NAV CANADA, who provides information about the likelihood that circumstances will shift and flights will be able to take off, some indication of probability of duration and those sorts of things. It really affects all of the partners when these things happen.

Accountability is always a difficult thing because they all probably have some degree of accountability for different stages and at different points. Again, there is sort of a core message of collaboration: They all need to talk about and think through this. Are there things we can learn from a bad experience when it happens, in terms of trying to deal with it better the next time? It is difficult to make major plans or investments for the exceptional things.

Senator Housakos: Minister, could you give us some guidance in terms of what priorities you think we should focus on that would be most helpful to the department and to you as we launch into this study?

Mr. Strahl: Thank you. Obviously the committee is master of its own destiny, but there are some questions. I mentioned some of them in my speech.

You may want to investigate whether Canada should revisit its approach that treats all of our national designated airports the same. We have 26 of these airports. Should they all be treated the same? Some of them are major in their regions, but they are not major like Toronto is major. Should they all be treated the same, or should we start thinking in terms of different treatment for

autre grande interruption des activités pour des raisons de sécurité — où il serait soudainement impossible d'autoriser des vols en raison d'une menace quelconque — survenait. Que feront-ils alors?

Les compagnies aériennes savent ce qu'elles font. Elles interrompent leurs activités. Elles clouent les avions au sol. Un point, c'est tout. Les autorités aéroportuaires pourraient avoir une idée, et je vous suggère d'en parler avec eux. Je ne sais pas de quelle façon on peut héberger et nourrir 10 000 personnes affamées.

Le sénateur Housakos : Je me demandais si Transports Canada leur a donné des directives en cas de circonstances exceptionnelles qui engendrent des situations d'urgence de cette nature.

Mme Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne, Transports Canada : Tous les aéroports sont tenus d'avoir des plans d'urgence. Lorsque de telles circonstances surviennent, ce qui est exceptionnel, tout le monde fait de son mieux dans des circonstances très difficiles. Dans la foulée, il y a des discussions avec toutes les parties, parce que — invariablement — tout le monde est concerné. La situation met en cause les transporteurs aériens qui transportent les passagers parce qu'ils ont certaines obligations en vertu des conditions de transport. Les aéroports sont aussi concernés, parce qu'ils doivent soudainement, à l'improviste, de manière inattendue, s'occuper de ces personnes sans nécessairement avoir la capacité de le faire, comme l'a indiqué le ministre. Dans des situations comme cette histoire de cendre volcanique, Nav Canada a aussi un rôle à jouer, parce que c'est cet organisme qui fournit des informations quant aux probabilités de reprise des vols et une évaluation de la durée probable des interdictions de vol et ce genre de choses. En fait, tous les partenaires sont touchés lorsque de telles choses se produisent.

L'obligation de rendre compte est toujours une chose difficile à faire, car tous les intervenants rendent probablement des comptes à différentes étapes et à des moments différents. Encore une fois, il y a comme un message de base de la collaboration : tous doivent en parler et y réfléchir. En ce qui concerne l'amélioration de la gestion de crise, quelles leçons pouvons-nous tirer d'une mauvaise expérience lorsqu'elle se produit? Il est difficile de préparer des plans importants ou de faire des investissements d'envergure pour les choses exceptionnelles.

Le sénateur Housakos : Monsieur le ministre, pourriez-vous nous donner des conseils en ce qui concerne les priorités sur lesquelles nous devrions nous concentrer et qui seraient les plus utiles pour vous et votre ministère au moment où nous nous apprêtons à entreprendre cette étude?

M. Strahl : Merci. Évidemment, le comité est maître de son destin, mais des questions se posent. J'ai mentionné quelques points au cours de ma déclaration préliminaire.

Vous voudrez peut-être chercher à savoir si le Canada doit revoir son approche qui met tous les aéroports nationaux sur un même pied d'égalité. Nous en avons 26. Doivent-ils tous être considérés de la même façon? Certains d'entre eux sont importants pour leurs régions, mais ils n'ont pas la même importance que celui de Toronto. Doit-on tous les mettre sur un

different reasons? Some of them have major capital needs. Some of them have safety related issues. Some of them are more unique. Should we look at them differently or continue to try to lump them together?

I mentioned the question of whether we should have a few hubs that can compete globally or have as many international airports as we can? For example, when you deal with Israel, you have one airport. That is it. They can say, "I will roll out a big security program for one airport." We have 26. The traffic is light in many of them. You may want to examine whether the treatment should be different.

We have the consumer protection issue, which I think you have touched on in your round one questions with officials. What is the right balance between consumer protection and prices, accountability, transparency? It would be good to have a thorough airing of those kinds of things. The U.S. and the EU have consumer protection systems in place. You may want to look at that to see whether they are apropos for Canada. Canada is a unique situation, but why reinvent the wheel if we have good examples elsewhere?

The last thing that comes immediately to mind, and I think there will be a bunch of things that will come up ago you go through the examination, are the governance and accountability issues. When we privatized the airports and made them independent, not-for-profit, stand-alone organizations, there was a governance structure that came with that. Does that provide the quality of service that Canadians would expect? Is it transparent and accountable enough for this modern era? Are there public interest considerations that need to be part of that?

I am not suggesting there is anything wrong with what is there. It is just that I think you will hear that early in your conversations with different components of the industry. Someone said to me, for example, "At the port authority, I am a major player, and I get a seat at the port's board of directors to bring my case forward. When I go to the airport, there is an airport authority, and I do not get to sit there, so I just hear about it second hand." Does that need to be changed, or does it give a strength to the airport that they need?

It would be useful to have a thorough airing of the governance and accountability issues. You can do it in an independent way, more independent than I can, because I am always seen as directive. What we need is a full discussion and recommendations on that.

The Chair: Before I give the floor to Senator Zimmer, I want to repeat, minister: I know you can talk to some of your colleagues in your caucus, but if there are issues you think we should be addressing or that have been addressed and you think we could go deeper into, always feel comfortable to address me or your

pied d'égalité, ou devrions-nous commencer à penser à leur attribuer un statut différent pour des raisons variées? Certains aéroports ont grandement besoin de capitaux. D'autres connaissent des problèmes liés à la sécurité, et d'autres encore sont plus particulières. Devrions-nous les considérer différemment ou continuer à essayer de tous les mettre dans le même panier?

J'ai parlé de savoir si nous devrions avoir quelques plaques tournantes capables d'entrer en concurrence à l'échelle internationale ou d'avoir le plus grand nombre d'aéroports internationaux possible? Prenez Israël, par exemple. Il n'y a qu'un aéroport. C'est tout. Les Israéliens peuvent dire : « Nous allons mettre en œuvre un programme de sécurité important pour un aéroport. » Nous avons 26 aéroports. La circulation est faible dans bon nombre d'entre eux. Vous voudrez peut-être examiner si on devrait les considérer de la même façon.

Il y a la question de la protection des consommateurs, que vous avez abordée, je pense, au premier tour de questions avec les fonctionnaires. Quel est le juste équilibre entre la protection des consommateurs et les prix, entre la reddition de comptes et la transparence? Il serait bon d'examiner attentivement ce genre de choses. Les États-Unis et l'UE ont mis en place des mesures de protection des consommateurs. Vous voudrez peut-être chercher à savoir si de telles mesures sont appropriées pour nous. Le Canada est un cas unique, mais pourquoi réinventer la roue s'il y a de bons exemples ailleurs?

Enfin, ce qui nous vient immédiatement à l'esprit — et je pense que vous découvrirez beaucoup de choses pendant votre étude —, ce sont les questions de gouvernance et de reddition de comptes. Lorsque nous avons privatisé les aéroports et en avons fait des entités indépendantes à but non lucratif, cela s'accompagnait d'une structure de gouvernance. Permet-elle d'offrir la qualité de service à laquelle les Canadiens s'attendent? Offre-t-elle la transparence et la reddition de comptes qu'exige notre époque? Y a-t-il des questions d'intérêt public qui doivent s'y rattacher?

Je ne dis pas que ce qui est en place ne convient pas. Je pense simplement que c'est ce que vous entendrez au début de vos discussions avec les différents secteurs de l'industrie. Quelqu'un m'a dit, par exemple, « Au sein de l'autorité portuaire, je suis un joueur important, et j'obtiens un siège au conseil d'administration de l'autorité portuaire, où je peux faire valoir mon point de vue. Quand je vais à l'aéroport, il y a une autorité aéroportuaire, et je n'y siège pas; tout ce que je sais, je l'apprends de façon indirecte. » Doit-on apporter des changements, ou cela confère-t-il à l'aéroport une force dont elle a besoin?

En ce qui concerne la gouvernance et la reddition de comptes, un examen approfondi serait utile. Vous avez l'indépendance nécessaire pour le faire, ce que je n'ai pas, parce que je suis toujours considéré comme un dirigeant. Nous avons besoin d'une discussion approfondie et de recommandations à ce sujet.

Le président : Avant de donner la parole au sénateur Zimmer, je tiens à le réitérer, monsieur le ministre. Je sais que vous pouvez parler à certains de vos collègues du caucus, mais si vous considérez que nous devrions examiner certaines questions ou qu'il y a des questions dont nous nous sommes occupés et qui, à

colleagues. We are here to cooperate. We want to do the best study possible, and we are trying so serve the same interests — those of the Canadian people.

Senator Zimmer: Thank you, minister, for your presentation, and congratulations on your appointment.

You mentioned the Blue Sky agreement in your speech. Senator Mercer touched on the first part of it, so I will not ask you to repeat the Blue Sky agreement and your description of the open sky.

Are you able to list the 15 countries that make up the new first-time and/or expanded agreements? With which country or countries is the government potentially interested in entering into such agreements in the future?

Mr. Strahl: Our expanded air services agreement includes the EU, which is a big group. Then there are Serbia, Croatia, Japan, Kuwait, Jordan, Iceland, New Zealand, Singapore, Mexico, Barbados, Panama, the Philippines, Dominican Republic, Costa Rica, Turkey, South Korea, South Africa, Cuba, Morocco, Ethiopia, Tunisia and El Salvador. It covers almost the gamut of the world.

Senator Zimmer: Could I have a copy of that sent to my office?

Mr. Strahl: Absolutely. I will make it available to everyone.

Senator Zimmer: Can you describe the development of competition over the past decade relating to routes serving major urban centres, as well as routes to less demanding centres, and whether you view the competition to be sufficient or limited?

Mr. Strahl: Again, I may ask officials to comment on this, because they have been at this longer than I have.

In essence, since deregulation, competition is driven by marketplace demand, for the most part. When I was dealing with Northern people, for example, they complained bitterly about the airfare from Iqaluit to Montreal or Ottawa. You can fly to Europe and back and around the world, for the price of a ticket coming from Iqaluit. WestJet is now planning to fly into Iqaluit. As soon as they said that was going to happen, the price of air tickets out of Iqaluit dropped by half. The best description is that it is market driven.

The other thing that is clear to me about the routes points back to the hub question. Airlines, in order to survive, have focused on several major hubs. Again, this is a change over the last number of years. There used to be a routine flight from Saskatoon to Ottawa, or Regina to Ottawa. Now, airlines want to go through a hub. That is just what they do in order to bring their costs in line.

vos avis, méritent que nous nous y attardions, n'hésitez pas à en parler, à moi ou à vos collègues. Nous sommes ici pour coopérer. Nous voulons faire la meilleure étude possible, et nous nous efforçons donc de servir les mêmes intérêts : ceux de la population canadienne.

Le sénateur Zimmer : Merci, monsieur le ministre, de votre exposé, et toutes mes félicitations pour votre nomination.

Vous avez parlé de l'accord « Ciel bleu » dans votre déclaration préliminaire. Le sénateur Mercer a parlé de la première partie; je ne vais donc pas vous demander de relire l'accord « Ciel bleu » ni de décrire de nouveau la politique dite de « ciel ouvert ».

Êtes-vous capable de nommer les 15 pays qui participent à ces accords, soit les nouveaux signataires ou ceux qui ont entériné un accord élargi? Avec quels pays le gouvernement envisage-t-il de conclure de tels accords à l'avenir?

M. Strahl : Notre accord élargi en matière de services aériens inclut l'Union européenne, qui est un groupe important. Ensuite, il y a la Serbie, la Croatie, le Japon, le Koweït, la Jordanie, l'Islande, la Nouvelle-Zélande, Singapour, le Mexique, la Barbade, le Panama, les Philippines, la République dominicaine, le Costa Rica, la Turquie, la Corée du Sud, l'Afrique du Sud, Cuba, le Maroc, l'Éthiopie, la Tunisie et El Salvador. L'accord couvre presque le monde entier.

Le sénateur Zimmer : Pourriez-vous m'en faire parvenir un exemplaire à mon bureau?

M. Strahl : Tout à fait. Je vais tous vous le fournir.

Le sénateur Zimmer : En ce qui concerne les réseaux qui desservent les grands centres urbains et les villes moins importantes, pouvez-vous nous décrire l'évolution de la concurrence au cours des 10 dernières années et nous dire si vous considérez que la concurrence est suffisante ou limitée?

M. Strahl : Encore une fois, il est possible que je demande aux fonctionnaires d'y aller de commentaires à ce sujet, parce qu'ils s'occupent de ces questions depuis plus longtemps que moi.

Essentiellement, depuis la déréglementation, la concurrence est — en grande partie — stimulée par la demande. Lorsque je faisais affaire avec les gens du Nord, par exemple, ils se plaignaient beaucoup des tarifs des vols d'Iqaluit à destination de Montréal ou d'Ottawa. On peut voyager aller-retour en Europe ou ailleurs dans le monde, pour le prix d'un billet en partance d'Iqaluit. WestJet prévoit offrir des vols à destination d'Iqaluit. Dès l'annonce de la décision, le prix des billets d'avion en partance d'Iqaluit a chuté de moitié. La meilleure explication, c'est que c'est attribuable au marché.

L'autre chose qui m'apparaît évidente au sujet des réseaux nous ramène à la question des plaques tournantes. Pour survivre, les transporteurs aériens se sont concentrés sur plusieurs grands centres. Encore une fois, il s'agit d'un changement par rapport aux dernières années. Il y avait autrefois des vols réguliers entre Saskatoon et Ottawa ou entre Regina et Ottawa. Maintenant, les sociétés aériennes veulent passer par une plaque tournante. C'est exactement ce qu'elles font pour redresser leurs coûts.

Senator Zimmer: They even go backwards. They go from Saskatoon to Calgary and then over.

Mr. Strahl: Yes. Over the last number of years, that is another evolution that was different than when I started flying a lot here a number of years ago. In order to survive, airlines have to pack those planes to a certain percentage capacity; and to do that, they want to land in a hub and then move on. While often you can get a good price on that kind of flight, it is frustrating when you are backtracking to Calgary and then flying over where you started. No one likes that. However, this is to fill the airplanes and take advantage of those hubs that everyone feeds into. You fill up a bigger plane and away we go. That is just the reality. It is market driven, but it is also hub driven in many ways. I do not see that going away. The question that would be worth asking is whether that system will accelerate. Will there be more or less of that, and what can we really do about it? In a deregulated world, that is the new reality.

Senator Zimmer: We are all aware that the industry has changed dramatically since the terrorist attacks of September 2001, and it continues to do so, with the recent attempted attacks. Can you provide this committee with an overview of the main policy changes that followed and a rough estimate of the costs relating to the associated security changes?

Mr. Strahl: There were huge changes, as we all know, after 9/11, and some were driven by domestic concerns. Much of this was in response to international agreements, reciprocal agreements, and so on, and still is. We are still dealing with security issues, dealing with ICAO and other international bodies, in order to try to find consistency.

Post-9/11 brought the creation of CATSA in order to provide services. Services were put in place, including screening all passengers. There was all the regulatory work that went into putting the meat on the bones of that and what you can and cannot do. There was an increased number of restricted areas in terms of who could get into certain areas on airport grounds and the fencing that went up around them. I do not know whether there is a global figure for all the stuff that happened.

In the last budget, our government did a five-year funding for CATSA of \$1.5 billion, in order to give them stable, long-term funding. That will not be the end of it, because it never stops evolving. CATSA is going through a review right now. Much of their equipment is approaching the end of its useful life. We are coming into that cycle, because it was 2001, and ten years later that old X-ray machine is starting to be held together with Band-Aids. The new equipment is much better. We bought 44 body scanners, and they are in place. This is part of a cycle of renewal.

Le sénateur Zimmer : Elles font même marche arrière. Elles vont de Saskatoon à Calgary, entre autres.

M. Strahl : Oui. Au cours des dernières années, c'est un autre changement par rapport à l'époque où j'ai commencé à voyager beaucoup vers Ottawa. Pour survivre, les transporteurs aériens doivent remplir ces avions à une certaine capacité. Pour ce faire, elles veulent pouvoir atterrir dans une ville qui sert de plaque tournante puis poursuivre leur route. Tandis que souvent, on peut obtenir un bon prix pour ce genre de vol, il est frustrant de faire un détour par Calgary, puis de survoler l'endroit d'où on est parti. Personne n'aime cela. Cependant, l'objectif est de remplir les avions et de profiter de ces plaques tournantes vers lesquelles tout le monde converge. On remplit un avion plus gros et c'est parti. C'est la réalité, tout simplement. C'est une industrie centrée sur le marché, mais à bien des égards, elle agit en fonction des plaques tournantes. Je ne crois pas que cela va changer. La question qui devrait être posée, c'est de savoir si cette façon de faire va se généraliser. Le phénomène ira-t-il en augmentant ou en diminuant? Que pouvons-nous faire, en réalité? Dans un monde déréglementé, telle est la nouvelle réalité.

Le sénateur Zimmer : Nous sommes tous conscients que l'industrie a changé du tout au tout depuis les attaques terroristes de septembre 2001 et qu'elle continue d'évoluer en fonction des récentes tentatives d'attaque. Pouvez-vous donner au comité un aperçu des principaux changements de politiques qui en ont découlé et une approximation des coûts liés aux modifications apportées par la suite à la sécurité?

M. Strahl : Comme nous le savons tous, après les événements du 11 septembre, l'industrie a subi d'énormes changements dont certains ont été motivés par des préoccupations nationales. Bon nombre d'entre eux découlaient d'ententes internationales ou d'ententes réciproques, et cetera, et c'est toujours le cas. Nous réglons toujours des problèmes de sécurité, et nous traitons toujours avec l'OACI et d'autres organismes internationaux afin de nous efforcer d'atteindre une certaine uniformité.

Après les événements du 11 septembre, l'ACSTA a été créée dans le but d'assurer la prestation des services qui ont été mis au point, y compris l'inspection de tous les passagers. On s'est acquitté de tout le travail de réglementation qui a permis de concrétiser les mesures et de déterminer ce qu'on pouvait faire ou non. On a multiplié les zones réglementées en limitant le nombre de personnes qui pouvaient avoir accès à certaines aires de l'aéroport et en érigeant des barrières autour d'elles. Je ne sais pas si l'on a recensé à l'échelle mondiale toutes les mesures qui ont été prises.

Dans notre dernier budget, notre gouvernement a accordé à l'ACSTA 1,5 milliards de dollars sur cinq ans afin qu'elle bénéficie d'un financement stable à long terme. Par ailleurs, cela ne s'arrêtera pas là, car ce champ d'activité ne cesse d'évoluer. L'ACSTA procède en ce moment à un examen. La majeure partie de son matériel arrive à la fin de sa vie utile. Ce cycle se rapproche, car la dernière fois que nous l'avons vécu remonte à 2001. Dix ans plus tard, nous commençons à utiliser du sparadrap pour maintenir l'intégrité de l'ancien appareil à rayons X. Le

In terms of the \$1.5 billion, we will see what the CATSA review indicates, but the demand for increased security never stops. That \$1.5 billion for CATSA is not everything. There are also one-time expenses for modernization. The underwear bomber does his thing, and all of a sudden there is a whole new series of measures and more expenses. The Air India report comes down and we have to respond to that. There is a series of initiatives and expenses in relation to that. I hate to speculate on how many billions of dollars have been spent.

Isabelle Desmartis, Director, Security Policy, Transport Canada: It is about \$4 billion.

Mr. Strahl: It is over \$4 billion since 9/11. I wish we could say we had a ramp-up and then we have been coasting, but it does not seem to be that way. There is never enough security. You can always do more. We also often have to respond to international pressures, especially American pressures. When Homeland Security says you cannot wear your shoes, you can say it is ridiculous, but that is the end of the discussion. If you want to fly in the United States, you will take off your shoes when you go through security. Security issues never stop. The \$4 billion is a precursor of much more to be spent in the future.

Senator Zimmer: Pardon the pun, but it is a moving target.

Senator Martin: Thank you to you, minister, and to your officials for being here.

I was struck by one section that you presented in your opening remarks on page 28, which I think goes to one of the key challenges for not just the airline industry but for Transport Canada and for Canada. That is, determining what changes would be the best changes to this current regime, with each of these airport authorities having their unique, distinct needs. Minister, you alluded to the fact that what one airport authority wants, the other says is absolutely not right for them. The first question of whether there should be a different system for each authority is a good one.

I wonder how these authorities — all the stakeholders — understand the complexities and the diversity in our country. From a passenger point of view, we can say we want reliability and we want good fares. We can make a concrete list. However, for every airport authority and every airport, the needs go across the entire spectrum.

nouveau matériel est nettement supérieur. Nous avons acheté 44 scanners corporels, et ils sont maintenant opérationnels. Cela fait partie du cycle de renouvellement.

Pour ce qui est des 1,5 milliards de dollars, nous verrons ce que révèle l'examen de l'ACSTA, mais on ne cessera jamais de réclamer une sécurité accrue. Ces 1,5 milliards de dollars accordés à l'ACSTA n'englobent pas tout. On prévoit également des dépenses ponctuelles pour la modernisation. Un kamikaze dissimule un engin explosif dans ses sous-vêtements et, tout à coup, on doit prendre une toute nouvelle série de mesures et dépenser davantage. On publie le rapport sur la tragédie d'Air India, et nous devons y donner suite. Cela se traduit par une série d'initiatives et de dépenses. Je n'ose imaginer combien de milliards de dollars ont été dépensés en l'occurrence.

Isabelle Desmartis, directrice, Politique de sécurité, Transports Canada : Cela représente environ 4 milliards de dollars.

M. Strahl : On a dépensé plus de 4 milliards depuis les événements du 11 septembre. J'aimerais pouvoir dire que nous nous sommes renforcés pendant un certain temps et que, depuis, nous avançons sans problème, mais cela ne semble pas être le cas. Il n'y a jamais suffisamment de sécurité. On peut toujours en faire davantage. Souvent, il nous faut également répondre aux pressions internationales et, surtout, aux pressions américaines. Lorsque le département de la sécurité interne soutient que vous ne pouvez pas porter vos chaussures, vous pouvez déclarer que c'est ridicule, mais la discussion s'arrête là. Si vous voulez vous envoler vers les États-Unis, vous enlèverez vos chaussures quand vous passerez la sécurité. Les problèmes de sécurité ne cessent jamais de se manifester. Les 4 milliards de dollars ne sont qu'un avant-goût des sommes beaucoup plus importantes qu'il nous faudra dépenser dans les années à venir.

Le sénateur Zimmer : Pardonnez mon jeu de mots, mais il s'agit d'une cible mouvante.

Le sénateur Martin : Je remercie le ministre et ses représentants de leur présence parmi nous.

J'ai été frappée par l'une des sections que vous avez présentées dans votre déclaration préliminaire et qui se trouve à la page 28. Elle porte sur l'un des principaux défis que doit relever non seulement l'industrie du transport aérien, mais aussi Transports Canada et le Canada, c'est-à-dire comment déterminer les meilleurs changements à apporter au système actuel alors que chacune des administrations aéroportuaires a des besoins distincts. Monsieur le ministre, vous avez fait allusion au fait que, pendant que la direction d'une administration aéroportuaire demande une chose, une autre déclare que cela ne convient pas du tout pour elle. Premièrement, il serait bon de se demander si chaque administration devrait posséder un système différent.

Je me demande comment ces administrations — tous ces intervenants — perçoivent les complications du système et la diversité de notre pays. En tant que passagers, nous pouvons dire que nous voulons des services fiables et des tarifs raisonnables. Nous pouvons dresser une liste précise de nos exigences. Toutefois, les besoins de chaque administration aéroportuaire et de chaque aéroport sont de toute nature.

That is a good question for our committee, and it would be good to be able to hear from the different places. I was at the Yukon airport, and as soon as we arrived, the power failed. Everything stopped. It was my final destination, so I was not panicked or demanding, but I was supposed to get a car. Everything shut down and everyone went about his or her way. It was quiet. You could hear a pin drop. We cannot imagine these needs until we have been there. From your perspective, you must see and hear all that.

How well educated are the airport authorities and the other stakeholders when they come to the table with you to discuss what changes we need to improve what we have already?

Mr. Strahl: The people I speak to have a good understanding of their particular needs. If they are from Saskatoon, they are not paid to think about the needs in St. John's. Their authority and letters patent are to be concerned about their airport, their region and being an economic driver and a safe destination. They understand a bigger picture because they are all connected through the air system. However, they also have a priority, which is, in many ways, their local airport needs.

I am not sure where we will land on this. It is an interesting study. I do not know that we will go to having 24 different systems. However, with regard to some of the big international hubs, the graphs that we had yesterday in committee show there are trends. If 24 or 40 per cent of the traffic is handled in Toronto, its needs, expectations and what they will have to do in the future are similar to those of Vancouver and Montreal but different from those of Iqaluit and Whitehorse. That is a reality, but it is a good discussion. It may lead to other things you will examine.

There is a Canadian Airports Council that tries to find some of this happy medium as well. I would suggest you should have them as witnesses, and they will give some of that flavour of the big, the small and the medium.

In the end, you will even see proposals on security. A big airport like Toronto will tell you that maybe it should handle its own security. Okay, but we have a national system right now. Do we want to break it up into component parts by airport, or do we want national standards with a national body that administers them? The big airport will say, "We can do it cheaper and better because we are a big airport." You will hear that, and it is worth listening to them.

Voilà une excellente question que notre comité pourrait étudier, et il serait bon d'entendre des témoins de divers endroits. Je venais d'arriver à l'aéroport du Yukon lorsqu'une panne de courant s'est déclarée. Tout s'est arrêté. C'était ma dernière destination, alors je n'étais ni paniquée, ni exigeante, mais j'étais censée louer une voiture. Tout a fermé, et tous les gens ont continué de vaquer à leurs affaires. L'aéroport était tellement silencieux qu'on aurait pu entendre voler une mouche. Nous ne pouvons pas imaginer leurs besoins tant que nous n'avons pas été là-bas. De votre point de vue, vous devez observer et entendre tout cela.

Dans quelle mesure les administrations aéroportuaires et les autres intervenants sont-ils informés quand ils s'assoient à la table avec vous pour discuter des changements dont nous avons besoin pour améliorer nos systèmes actuels?

M. Strahl : Les gens à qui je parle comprennent bien leurs besoins particuliers. S'ils sont de Saskatoon, ils ne sont pas payés pour penser aux besoins de St. John's. Leurs pouvoirs et leurs lettres patentes indiquent qu'ils doivent se préoccuper de gérer leur aéroport, de desservir leur région et d'être un moteur économique et une destination sécuritaire. Ils comprennent le tableau d'ensemble, car ils sont reliés les uns aux autres par le réseau des aéroports. Cependant, ils ont également une priorité qui, à bien des égards, consiste à satisfaire aux besoins de leur aéroport.

Je ne sais pas comment nous réglerons cette question. Elle est intéressante à étudier. Je ne crois pas que nous irons jusqu'à permettre l'existence de 24 différents systèmes. Toutefois, en ce qui concerne certains de nos grands aéroports internationaux, les graphiques que nous avons présentés hier en comité montrent que certaines tendances existent. Si l'aéroport de Toronto gère 24 à 40 p. 100 du trafic, ses besoins, ses attentes et les mesures qu'elle devra prendre dans les années à venir sont semblables à ceux de Vancouver et de Montréal, mais différent de ceux d'Iqaluit et de Whitehorse. C'est la réalité, mais cela vaut la peine d'être discuté. Cela pourrait vous amener à étudier d'autres questions.

Il y a une organisation appelée le Conseil des aéroports du Canada qui cherche également à trouver un juste milieu. Je vous suggérerais d'inviter ses représentants à témoigner. Ils vous donneront une certaine idée des besoins des petits, des moyens et des grands aéroports.

Finalement, vous verrez même des propositions en matière de sécurité. Un grand aéroport, comme celui de Toronto vous dira qu'il devrait peut-être gérer sa propre sécurité. D'accord, mais nous disposons d'un système national à l'heure actuelle. Souhaitons-nous le morceler et attribuer ces parties aux aéroports, ou désirons-nous une norme nationale administrée par un organisme national? Les grands aéroports diront : « Nous pouvons le faire mieux et à meilleur prix parce que nous exploitons un grand aéroport. » C'est ce qu'ils vous diront, et cela vaudra la peine de les écouter.

The beauty of a committee is you need to think of Canada. You are from Vancouver, but you cannot say, "What is good for Vancouver is good for everyone." It has to be something we can all live with. That is why a parliamentary committee is fine-tuned for this work.

Senator Martin: I absolutely agree.

With respect to the Blue Sky discussion, you mentioned China and the openness there for further expansion. With the other Blue Sky agreements that Canada has, what are you doing in terms of opening up and expanding those? Are there plans for that as well?

Mr. Strahl: Any agreement can be further opened up if both sides want to. In some cases, in some countries — I probably should not name anybody — they say they would love to have more access and a better reciprocal agreement. Other countries are not ready. The change is too rapid. They say, "I do not want to see 50 Air Canada planes in here." They are careful. We say let us start with a partially open system. Try it for a year. Maybe you will like it and let us open it up further.

Sometimes we have concerns. If you flood us with jets coming from that part of the world, it will be problematic for other reasons. Sometimes it is us; sometimes it is them. Our overall objective is to be as open as we can. In many cases, this is all new, all in the last four years, for the most part. They do not have an end date, but they will mature, and if this is working well, let us do more of it. More open is more better, if I can use that expression, and we will always be open to entertaining that, but there will always be a negotiation attached to it.

Senator Martin: With each one it is fluid; it is not revisiting within a year. Depending on the agreement, it may come from them or we may initiate.

Mr. Strahl: It comes up in conversations often. When I was in China last week, a vice-mayor, which is a significant position in some of those cities, said that when he was at an ICAO conference, the mayor of Montreal said he would like more connectivity to China. That is not ignored. They say if the mayor of Montreal would like to have that, maybe we should talk about. I say if you want to talk about that, maybe we should.

Some of it will just evolve, but they do not have a due date. They are in place. They work well. If they want it to be re-examined, either side can suggest that, and we can consider it.

Senator MacDonald: Mr. Minister, it is always a pleasure to see you.

L'avantage de siéger à un comité, c'est qu'il vous faut penser au Canada. Vous venez peut-être de Vancouver, mais vous ne pouvez pas déclarer : « Ce qui est bon pour Vancouver est bon pour tout le monde. » Vous devez trouver une solution qui pourra satisfaire tout le monde. C'est pourquoi ce travail convient parfaitement à un comité parlementaire.

Le sénateur Martin : Je suis absolument d'accord.

En ce qui concerne notre discussion à propos de la politique Ciel bleu, vous avez mentionné la Chine et le fait qu'elle était disposée à élargir l'accord. Pour ce qui est des autres accords Ciel bleu que le Canada a conclus, que faites-vous pour les développer? Avez-vous également des plans en ce sens?

M. Strahl : Tout accord peut être élargi si les deux parties le souhaitent. Dans certains cas, dans certains pays — je ne devrais probablement pas nommer aucun d'entre eux —, ils affirment qu'ils adoreraient accroître leur accès et bonifier l'accord réciproque. D'autres pays ne sont pas encore prêts. Le changement est trop rapide. Ils déclarent : « Nous ne voulons pas voir 50 avions d'Air Canada ici. » Ils sont prudents. Nous leur disons : « Commençons par un régime partiellement ouvert. Essayez-le pendant un an. Peut-être qu'il vous plaira et que nous pourrions l'élargir. »

Parfois, c'est nous qui sommes inquiets. Si nous sommes inondés d'avions provenant de cette partie du monde, cela nous occasionnera des problèmes pour d'autres raisons. Parfois, c'est nous; parfois, c'est eux. Notre objectif global est d'être aussi ouvert que nous le pouvons. Dans bon nombre de cas, tout cela est nouveau. La majeure partie des accords ont été négociés au cours des quatre dernières années. Ils ne possèdent pas de date d'expiration, mais ils évolueront et, s'ils fonctionnent bien, négocions-en d'autres. Plus nous sommes ouverts, mieux c'est, si vous me permettez l'expression. Nous serons toujours disposés à envisager d'autres accords, mais ils feront toujours l'objet de négociations.

Le sénateur Martin : Chaque accord varie; nous ne les réexaminons pas dans l'année qui suit leur conclusion. Selon l'accord, il se peut que ce soit eux ou nous qui prenions l'initiative.

M. Strahl : Cette question est souvent soulevée dans les conversations. Lorsque j'étais en Chine la semaine dernière, un vice-maire, lequel joue un rôle important dans certaines villes, m'a informé que, lors d'une conférence de l'OACI, le maire de Montréal lui avait dit qu'il aimerait accroître les liens avec la Chine. La suggestion n'a pas été écartée. Ils ont dit que, si l'idée plaisait au maire de Montréal, nous devrions peut-être en parler. Je leur ai dit que s'ils voulaient en parler, nous devrions peut-être le faire.

Certains des accords vont simplement évoluer, mais ils ne sont pas assujettis à des dates d'expiration. Ils sont en vigueur, et ils fonctionnent bien. Si l'une ou l'autre des parties souhaite réexaminer l'accord, elle peut le suggérer et l'autre partie peut l'envisager.

Le sénateur MacDonald : Monsieur le ministre, c'est toujours un plaisir de vous voir.

Those of us who are frequent flyers appreciate the need for security. Even though it is frustrating for the public, we understand why it has to be done.

I have an observation I want to share with you. It is a recent experience. Coming back from the United States going to Toronto, heading to Nova Scotia, I observed that the airport in Chicago has a duty-free shop. One of the little pleasures of travelling for people has always been to pick up something at duty-free shop and bring it home.

You can buy alcohol in the duty-free shop in Chicago and bring it on the Air Canada plane to Toronto. Once you get to Toronto, if you want to connect to anywhere in Canada and you only have carry-on luggage, if you do not check that alcohol, put your carry-on luggage in the queue and make it non carry-on luggage, you have to dump that alcohol. I spoke to some of the officials there, and at the same time, there is a notice saying if you are bringing alcohol from Europe, and it is tagged and boxed in a European bag, you can take the alcohol through.

I do not understand what is going on with this system.

Mr. Strahl: How cheap was the alcohol in the first example?

Senator MacDonald: I do not think it is a matter of cost.

Mr. Strahl: It is not.

Senator MacDonald: It seems strange that you can take the alcohol on the plane in Chicago, but you cannot take it on in Toronto. If you are bringing it from Europe instead of the United States, you can take it through.

Mr. Strahl: I will not try to make sense of that, but maybe Ms. Desmartis has a partial answer.

Ms. Desmartis: We started to initiate the bags that you are talking about in some airports, and the technology is progressing. When the minister was talking about the investment in CATSA, you know that the liquids and gel restrictions happened in 2006.

Senator MacDonald: Yes.

Ms. Desmartis: This is a progression, and there is more and more technology.

Senator MacDonald: Is this being addressed?

Ms. Desmartis: It is being addressed.

Senator MacDonald: I spoke to the officials at the airport and they said: Please speak to somebody Ottawa. You would not believe the aggravation this is causing at the airport.

Ceux d'entre nous qui voyagent fréquemment par avion se rendent pleinement compte que la sécurité est nécessaire. Même si le public la trouve frustrante, nous comprenons pourquoi elle doit être assurée.

J'aimerais vous faire part d'une observation. Il s'agit d'une expérience personnelle récente. Pour revenir des États-Unis et me rendre en Nouvelle-Écosse, j'ai fait escale à Toronto. J'ai remarqué que l'aéroport de Chicago possédait une boutique hors taxes. Pour la plupart des gens, l'un des petits plaisirs de voyager a toujours été d'acheter un article à la boutique hors taxe et de le rapporter chez eux.

On peut acheter de l'alcool dans la boutique hors taxes de Chicago et l'apporter dans l'avion d'Air Canada en partance pour Toronto. Une fois à Toronto, si l'on ne transporte qu'une mallette avion et que l'on veut prendre une correspondance vers toute autre destination canadienne, il faut soit enregistrer l'alcool et le bagage, qu'on ne peut plus qualifier de mallette avion, et les déposer sur le tapis roulant, soit se débarrasser de l'alcool. J'ai parlé en vain à certains des représentants qui se trouvaient sur les lieux et, au même moment, j'ai aperçu un avis qui indiquait que, si l'on rapportait de l'alcool d'Europe et qu'il était étiqueté et placé dans une boîte et un sac venant d'Europe, on pouvait apporter l'alcool dans l'avion.

Je ne comprends pas comment fonctionne ce système.

M. Strahl: Quel était le prix de l'alcool du premier exemple?

Le sénateur MacDonald: Je ne crois pas que ce soit une question de prix.

M. Strahl: Ce ne l'est pas.

Le sénateur MacDonald: Je trouve étrange qu'à Chicago, l'on puisse apporter de l'alcool dans l'avion, mais pas à Toronto. Toutefois, si vous rapportez de l'alcool d'Europe plutôt que des États-Unis, vous êtes autorisé à le prendre avec vous dans l'avion.

M. Strahl: Je ne vais pas essayer de prêter un sens à ces mesures, mais peut-être que Mme Desmartis peut répondre en partie à cette question.

Mme Desmartis: Nous avons commencé à utiliser les sacs dont vous parlez dans certains aéroports, et la technologie progresse. Lorsque le ministre parlait des fonds investis dans l'ACSTA, vous êtes au courant que les restrictions sur les liquides et les gels ont débuté en 2006.

Le sénateur MacDonald: Oui.

Mme Desmartis: Les choses avancent, et l'on aura de plus en plus souvent recours à des technologies.

Le sénateur MacDonald: Quelqu'un s'occupe-t-il de régler cette question?

Mme Desmartis: Quelqu'un s'en occupe.

Le sénateur MacDonald: J'ai discuté avec les représentants de l'aéroport et ils m'ont dit : « S'il vous plaît, parlez-en à quelqu'un à Ottawa. Vous n'avez pas idée des complications que cela occasionne à l'aéroport. »

Ms. Desmartis: We are conscious of it, but we have to be careful how we address it.

Mr. Strahl: Lobster can still come on the airplane.

Senator MacDonald: If you go to Nova Scotia, you do not have to take lobster with you.

Mr. Strahl: The interesting part about the security issue is it never stops evolving. Some of the things that seemed most worrisome in the post 9/11 environment proved not to be as big a concern, and some things you did not think about turned out to be a bigger concern.

This is not free advertising, but I have a new iPad, so I am reading my books on the iPad now. I am coming in for final landing and they say you have to put it away. The guy beside me has an Encyclopedia Britannica, the thing weighs about 10 pounds and it would probably go right through the windshield if you had a problem, and I had a little iPad. This was not around in 9/11, so this is part of why it needs to evolve. I will personally follow up on that, senator.

Senator MacDonald: It was obvious to me that when we can bring it in securely from Europe we can bring it in securely from Chicago.

Mr. Strahl: That seems obvious, too.

The Chair: Thank you for your presence, Mr. Minister, and we might ask you to come back. As I said earlier, anytime you have recommendations for us, we would be pleased to hear from you.

Honourable senators, we will have the National Airlines Council of Canada Tuesday morning of next week.

[Translation]

Wednesday evening, we will be receiving the Air Transport Association of Canada. Have a good evening, ladies and gentlemen.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday October 26, 2010

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

Senator Dennis Dawson (Chair) in the chair.

Mme Desmartis : Nous en sommes conscients, mais nous devons régler le problème prudemment.

M. Strahl : On peut toujours apporter des homards dans l'avion.

Le sénateur MacDonald : Si vous vous rendez en Nouvelle-Écosse, vous n'avez pas besoin d'apporter de homards.

M. Strahl : C'est ce qui est fascinant à propos de la sécurité. C'est une question qui ne cesse d'évoluer. Certains des enjeux qui semblaient les plus inquiétants après les événements du 11 septembre se sont révélés peu menaçants et d'autres auxquels nous n'avions pas pensé se sont avérés beaucoup plus préoccupants.

Je ne fais pas de publicité gratuite pour Apple, mais je possède un nouveau iPad, à l'aide duquel je lis maintenant mes livres. Nous nous apprêtons à atterrir, et l'on me demande de le ranger. L'homme assis à côté de moi lit un tome de l'encyclopédie Britannica qui pèse à peu près 10 livres et qui traverserait probablement le pare-brise si nous avions des ennuis à l'atterrissage, alors que je tiens un tout petit iPad. Ces restrictions n'existaient pas avant les événements du 11 septembre, et c'est en partie la raison pour laquelle les choses doivent évoluer. Je vais personnellement assurer le suivi de cette question, sénateur.

Le sénateur MacDonald : Il m'apparaissait évident que, s'il était possible de rapporter de l'alcool d'Europe de façon sécuritaire, il était possible d'en faire autant de Chicago.

M. Strahl : Cela me semble également évident.

Le président : Je vous remercie de votre présence, monsieur le ministre. Il se peut que nous vous demandions de revenir. Comme je l'ai dit plus tôt, chaque fois que vous avez des recommandations à nous adresser, c'est avec plaisir que nous les entendrons.

Honorables sénateurs, mardi prochain, nous accueillerons le Conseil national des lignes aériennes du Canada.

[Français]

Mercredi soir, nous recevrons l'Association du transport aérien du Canada. Mesdames et messieurs, bonsoir.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 26 octobre 2010

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

Le sénateur Dennis Dawson (président) occupe le fauteuil.

[*Translation*]

The Chair: Good morning. This is the fourth meeting of the Senate Standing Committee on Transport and Communications devoted to the study that we have been asked to undertake of the Canadian airline industry.

Our witnesses this morning represent the National Airlines Council of Canada.

[*English*]

Appearing on behalf of ATAC is George Petsikas, President; Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee; and Lorne Mackenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee.

George Petsikas, President, National Airlines Council of Canada: Thank you. We very much appreciate your invitation this morning. One quick note, Chair: you mentioned that I am here representing ATAC. ATAC is a separate organization. We are a new organization, and I will tell you a bit about it. I believe you will hear from ATAC this week. John McKenna, President of the Air Transport Association of Canada, would be annoyed with me if I confirmed that I was here for ATAC.

The Chair: That was Wednesday night's introduction. Sorry for the mistake.

Mr. Petsikas: We will not hold that against you.

The future of air transport in Canada is of incredible interest for our membership, as you can imagine. We are pleased to be here. I am accompanied by Ms. Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee at the National Airlines Council of Canada; and Mr. Lorne Mackenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee of our association. Both individuals are recognized by their peers as being leading experts in the Canadian airline industry in their respective fields of expertise. I am well accompanied here this morning. I hope that we will have an interesting round of questions together and help to add some value to your work.

[*Translation*]

First of all, allow me to briefly introduce our organization. The National Airlines Council of Canada is the corporate association representing the largest domestic and international passenger airlines in Canada, i.e. Air Canada, WestJet, Air Transat and Jazz Air.

The NACC promotes safe, environmentally responsible and competitive air travel for Canadians. Together, our member airlines carried in excess of 48 million passengers and directly employed close to 40,000 people in 2009. Overall revenue for the four carriers combined exceeded 14 billion dollars and their overall contribution to the economy has been assessed at 19.6 billion dollars.

Taking into account externalities and spin-off activities, we calculate that our members' business activities support paying jobs for over 85,000 Canadians from one end of the country to the

[*Français*]

Le président : Bonjour. Nous en sommes à la quatrième réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications dans le cadre de notre étude du secteur canadien du transport aérien dont notre comité a été saisi.

Nous recevons, ce matin, des témoins représentant le Conseil national des lignes aériennes du Canada.

[*Traduction*]

Nous accueillons, du CNLA, George Petsikas, président, Laura Logan, présidente du sous-comité de la sécurité et de la facilitation, et Lorne Mackenzie, présidente du sous-comité sur le service et de l'accessibilité.

George Petsikas, président, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Merci. Nous apprécions énormément votre invitation. Une petite remarque, pour commencer, monsieur le président : vous avez dit que je représente l'ATAC, or, l'ATAC est un autre organisme. Nous sommes une nouvelle organisation dont je vais un peu vous parler. Je crois savoir que vous allez accueillir des gens de l'ATAC cette semaine. John McKenna, le président de l'Association du transport aérien du Canada, m'en voudrait beaucoup si je confirmais que je représente l'ATAC.

Le président : Désolé pour cette erreur, je viens de lire la présentation de mercredi soir.

M. Petsikas : Nous ne vous en tiendrons pas rigueur.

Comme vous pouvez l'imaginer, l'avenir du transport aérien au Canada intéresse beaucoup nos membres. Nous sommes heureux d'être ici. Je suis accompagné de Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation au Conseil national des lignes aériennes du Canada, et de Lorne Mackenzie, présidente du Sous-comité du service et de l'accessibilité de notre association. Elles sont toutes deux reconnues par leurs pairs comme étant de grandes expertes dans leurs domaines respectifs qui appartiennent à l'univers des lignes aériennes au Canada. J'espère que nous aurons une intéressante séance de questions qui contribuera à faire valoir notre travail.

[*Français*]

J'aimerais d'abord vous faire une brève présentation de notre organisme. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada est l'association corporative qui représente les plus grands transporteurs aériens nationaux et internationaux de passagers au Canada, soit Air Canada, WestJet, Air Transat et Jazz Air.

Le CNLA favorise la prestation aux Canadiens de voyages aériens sûrs, écologiquement responsables et concurrentiels. Ensemble, nos sociétés membres ont transporté plus de 48 millions de passagers et employé directement près de 40 000 personnes en 2009. Le total des recettes de ces quatre transporteurs a dépassé 14 milliards de dollars et l'impact de leur production économique totale a été évalué à 19,6 milliards de dollars.

En tenant compte des effets externes et des impacts secondaires, nous estimons que les activités de nos membres procurent des emplois lucratifs à plus de 85 000 Canadiens d'un

other. Our role as the pivotal airlines of the Canadian domestic and international air travel network makes us drivers of domestic trade and economic activity as well as key stakeholders in the multi-billion dollar travel and tourism industry.

[English]

I would like to touch on four key challenges and issues facing our industry, as well as underline what we believe to be the necessary way forward in terms of possible solutions.

The first long-standing challenge is the current tax policy framework applicable to the industry. For many years, we have advocated for a comprehensive review of direct and indirect taxes, fees and charges imposed by various levels of government on our operations, and most notably on our passengers. These include airport ground rents, excise taxes on aviation fuel and the Air Travellers Security Charge. At this point, I would like to refer you to the analysis of this issue prepared for the NACC by Professor Fred Lazar, who is a well-known and respected economist at York University. A copy of this report has been provided to the committee. While I will not go through the findings in detail at this time, I invite you to review this comprehensive study at your convenience. I will take a few moments to emphasize some of its key points.

First, the federal government has pulled out almost \$7 billion in the form of the aforementioned taxes and charges from our industry and our passengers over the last decade. However, unlike most other modes of transport, we pay completely for our infrastructure — airports, air traffic control services, security for pre-screening, et cetera. The question is why do we have this form of double taxation on a sector that pays its own way without taxpayer money and actively supports and helps create economic growth and tens of thousands of jobs? The established economic theory is clear: Where you have a sector producing such externalities or catalytic effects, taxation is the wrong policy and simply exacerbates the structural cost burden for industry. Moreover, the government's user pay policy applicable to critical aviation infrastructure is almost two decades old and has never been actively reviewed with respect to its impact on our sector's competitiveness and its continued ability to support overall economic growth. As we have demonstrated, the air transport system creates enormous value not only for its direct users but also for the economy and our society as a whole. Consequently, let us start talking about recovering costs from all those who benefit from such added value, not just from a specific subset in this regard, namely the user. Such a policy, in our view, is long overdue.

océan à l'autre. En outre, en tant que société aérienne représentant l'assise du réseau de services aériens intérieur et international du Canada, nous sommes des catalyseurs de l'activité économique nationale et du commerce ainsi que des intervenants clés de l'industrie du voyage et du tourisme, dont la valeur s'élève à plusieurs milliards de dollars.

[Traduction]

Je me propose de vous parler de quatre grands défis et problèmes auxquels notre industrie est confrontée et je vous entretiendrai des solutions possibles que nous estimons nécessaires.

Le premier grand défi est celui de l'actuel cadre fiscal appliqué à l'industrie. Pendant des années, nous avons réclamé un examen complet des taxes directes et indirectes, des redevances et des droits imposés par les divers ordres de gouvernement sur nos opérations, principalement sur nos passagers. Je mentionnerai à cet égard le loyer des aéroports, les taxes d'accise sur le carburant aviation et les droits pour la sécurité des passagers du transport aérien. Permettez-moi de vous renvoyer à l'analyse que le professeur Fred Lazar, économiste bien connu et respecté de l'Université York, a effectué sur cette question pour le compte du CNLA. Nous avons fait remettre un exemplaire de son rapport au comité. Je n'entrerai pas dans le détail de ses constats pour l'instant, mais je vous invite à lire, quand vous en aurez le loisir, cette étude très complète. Je vais cependant passer un peu de temps sur quelques-uns de ses principaux aspects.

Premièrement, dans les 10 dernières années, le gouvernement fédéral a encaissé près de 7 milliards de dollars en taxes et redevances dont je viens de parler, sur le dos de notre industrie et de nos passagers. Toutefois, contrairement à de nombreux autres modes de transport, nous assumons entièrement le coût de nos infrastructures — qu'il s'agisse des aéroports, des services du contrôle de la circulation aérienne, de la sécurité avant l'embarquement ou autres. La question qui se pose est donc de savoir pourquoi nous sommes soumis à une double taxation, nous qui assumons l'ensemble de nos coûts sans puiser dans les coffres de l'État, qui contribuons énergiquement à la croissance économique et au maintien de dizaines de milliers d'emplois. Une théorie économique indéniable veut qu'en présence d'un tel secteur, qui produit ce genre d'externalités ou d'effets catalytiques, l'imposition et la taxation constituent des mesures inappropriées, car elles ne font qu'exacerber les coûts structurels pesant sur l'industrie. Qui plus est, la politique gouvernementale de facturation des utilisateurs, appliquée à des infrastructures essentielles pour l'aviation, a près de 20 ans et elle n'a jamais été véritablement revue quant à ses répercussions sur la compétitivité de notre secteur et sur sa capacité à continuer d'appuyer la croissance économique en général. Comme nous l'avons établi, le système de transport aérien représente une énorme valeur ajoutée, non seulement pour ses usagers directs, mais aussi sur les plans économique et social en général. Cela étant posé, nous allons un peu parler de l'idée de récupérer une partie de nos coûts auprès de tous ceux qui bénéficient de notre valeur ajoutée, c'est-à-dire pas uniquement du sous-groupe des usagers. Nous estimons qu'une telle politique aurait dû être adoptée il y a longtemps déjà.

[*Translation*]

Second, we are of course acutely aware of the fiscal challenges currently facing our country. However, I think we should ask ourselves whether the short-term revenue gains these charges generate for Government will lead to more significant costs in terms of lost opportunities for improved long-term economic growth and international competitiveness. Professor Lazar believes that eliminating these costs has the potential to boost our industry's economic production by between 869 million and 3.3 billion dollars and to increase annual passenger loads by 2.1 to 2.7 million.

The Professor states clearly — and I quote:

. . . Changing the policy course from the current one where the air transport industry is viewed strictly from a fiscal position, to one where it is recognized as a key contributor to productivity growth requires cutting the costs faced by this industry.

[*English*]

Third, it is all about competitiveness. We do not want handouts, and we do not want subsidies. We just want to be able to compete on a global basis within a fiscal policy framework that supports our efforts at innovation and growth. The same goes for our airport colleagues who, in many cases, must deal with U.S. competitors. Those U.S. competitors are highly subsidized by local governments and operate from a far more advantageous input tax policy platform.

Our second issue is aviation security. As we all know, the world has changed since 9/11, and we are all well aware that without leading edge security systems and procedures, we will not be able to stay ahead of threats to national security and maintain the most secure travel network possible.

While we at the NACC continue to work actively with government in this regard, it is important to recall that we are businesses and that we are serving customers. Consequently, it is essential that frontline stakeholders such as the government, CATSA, airlines and airports are able to communicate and meaning any consult with each other on the challenges facing the effective and efficient delivery of screening services. Airlines that operate around the world, such as the NACC's member carriers, know a few things about best practices in this field. It is important that the government and CATSA work with us to add value to our efforts in this respect. Moreover, we are eager to engage in such initiatives and support such initiatives as trusted traveller, advance technologies and behavioural threat assessments.

[*Français*]

Deuxièmement, nous sommes certes très conscients des défis financiers auxquels notre pays doit actuellement faire face. Il est néanmoins nécessaire de se demander si les gains à court terme au chapitre des recettes gouvernementales résultant des prélèvements que nous venons de mentionner, ne résultent pas en des coûts plus importants au chapitre des occasions perdues d'amélioration à long terme de la croissance économique et de notre compétitivité mondiale. Selon le professeur Lazar, la suppression de ces coûts pourrait se traduire par une hausse de la production économique de notre industrie oscillant entre 869 millions et 3,3 milliards de dollars, ainsi que par une augmentation annuelle de 2,1 à 2,7 millions de passagers.

Le chercheur affirme en effet sans équivoque que — et je cite :

[...] changer le cours actuel des politiques, dans le cadre desquelles on aborde cette industrie que dans une optique strictement fiscale, pour faire en sorte qu'elle soit reconnue comme un facteur clé de croissance de la productivité exigera qu'on réduise les coûts qu'elle doit assumer.

[traduction]

Troisièmement, parlons compétitivité. Nous ne réclamons pas de cadeaux et nous ne voulons pas de subventions. Nous voulons simplement être en mesure de faire concurrence aux autres transporteurs internationaux en fonction d'un cadre fiscal qui nous soutienne dans les efforts que nous déployons en matière d'innovation et de croissance. C'est la même chose pour nos collègues des aéroports qui, dans bien des cas, doivent faire face à une concurrence américaine soutenue par les gouvernements locaux à coups de subventions et qui bénéficie d'un cadre fiscal beaucoup plus avantageux sur le plan des intrants.

Notre deuxième problème est celui de la sûreté des transports aériens. Comme vous le savez, le monde a changé depuis le 11 septembre 2011 et nous sommes tous fort conscients que, sans des systèmes et des procédures de sûreté de pointe, nous ne parviendrons pas à déjouer les menaces qui pèsent sur la sûreté nationale ni à maintenir en état le réseau de transport le plus sûr qui soit.

Même si le CNLA continue de travailler activement avec le gouvernement à cet égard, il ne faut pas oublier que nous représentons des entreprises privées et que nous sommes au service de nos clients. Il est par conséquent essentiel que les principaux acteurs du milieu, comme le gouvernement, l'ACSTA, les compagnies aériennes et les aéroports puissent communiquer entre eux et tenir de véritables consultations au sujet des défis associés à la prestation de services de contrôle à l'accès se voulant efficaces et efficaces. Les compagnies aériennes présentes dans le monde entier, comme les transporteurs membres du CNLA, ont tout de même une petite idée des pratiques exemplaires à respecter dans ce domaine. Il importe que le gouvernement et l'ACSTA collaborent avec nous pour que nos efforts sur ce plan portent davantage. De plus, nous avons hâte d'entreprendre de telles

Our third issue is passenger rights. There has been considerable legislative activity on this issue in the EU and the U.S. as well as an attempt through a private member's bill earlier this year to establish a similar framework in Canada. Bill C-310 was defeated not because it attempted to establish a compensation framework for passengers when travel does not always go as planned. It was defeated because it fundamentally misunderstood how the air transport system worked. It sought to blame airlines for circumstances under third party control and it imposed financial penalties indiscriminately, even when the carrier was simply trying to ensure the safe operation of the flight. While we would rather spend our time discussing how to improve the system in order to enhance the overall customer experience, we nevertheless understand that this issue may remain part of public policy debate going forward, in which case the NACC will be a full and willing partner for discussion, provided that three important principles are respected. First, efforts at ensuring maximum safety must not be subject to penalty. Second, compensation amounts must be proportional to price paid. Third, airlines must not be held responsible for the acts of others or for situations that are clearly beyond their control, commonly known as acts of God or force majeure.

[Translation]

The last issue, but certainly not the least important, I would like to deal with is the environment. Providing long-term growth and prosperity in such a way as to protect the environment is perhaps the most significant challenge facing our industry. Climate change, and more specifically, the role of airlines in generating greenhouse gas emissions have been at the heart of both the popular debate, and in some cases, of government policy development. I will not go through all the issues of the debate but I would like to leave you with a few thoughts.

Firstly, the environmental policy development process as it relates to the airline industry must be based on fact. Poorly thought out, unrealistic or inappropriate policies or targets could have disastrous consequences for the long-term viability of our industry. A whole range of false information has been put out about the contribution of the airline industry to global warming. From the very outset, the industry has recognized that improvements can be made to counter these bogus arguments. Rhetoric aside, one thing is clear. In response to resolutions at the recent annual general meeting of the International Civil Aviation

initiatives et d'appuyer, par exemple, le Programme pour les voyageurs dignes de confiance, le projet des technologies de pointe et les évaluations du risque d'ordre comportemental.

Notre troisième problème touche aux droits des passagers qui ont fait l'objet d'une intense activité sur le plan législatif en Europe et aux États-Unis, et même chez nous sous la forme d'un projet de loi d'initiative privée déposé plus tôt cette année qui visait à instaurer un cadre semblable au Canada. Le projet de loi C-310 a été rejeté non pas parce qu'il visait à instaurer un cadre de dédommagement de passagers n'ayant pas pu voyager dans les conditions prévues, mais surtout parce qu'il ne tenait pas compte de la façon dont fonctionne le système de transport aérien. Il visait à blâmer les compagnies aériennes pour des situations attribuables à des tiers et aurait imposé des sanctions financières sans discernement, même aux transporteurs essayant simplement de garantir la sécurité de ses vols. Nous préférierions passer notre temps à étudier des façons d'améliorer le système pour que l'expérience des voyages aériens soit généralement plus positive, mais nous sommes conscients que cette question va sans doute demeurer l'un des thèmes du débat politique, auquel cas le CNLA entend pleinement participer à la discussion à condition qu'on respecte trois principes fondamentaux. D'abord, toutes les tentatives déployées par les compagnies aériennes pour garantir une sécurité maximale ne doivent pas faire l'objet de sanctions. Deuxièmement, les dédommagements doivent être proportionnels aux montants payés pour les services. Troisièmement, il ne faut pas tenir les compagnies aériennes responsables des actes commis par d'autres ou de situations qui, de toute évidence, sont indépendantes de leur volonté, soit les fameux cas de force majeure.

[Français]

Le dernier enjeu que j'aborderai, et qui n'est certainement pas le moindre, est celui de l'environnement. La possibilité de croître et de prospérer de façon conforme à long terme à l'objectif de préserver la qualité de notre environnement est peut-être le plus grand défi de notre industrie. Les changements climatiques, en particulier, et le rôle que jouent les transporteurs aériens au chapitre des émissions de gaz à effet de serre ont été en grande partie au centre du débat populaire et, dans certains cas, d'un processus actif d'élaboration de politiques de la part des gouvernements. Je ne passerai pas en revue tous les enjeux qui s'y rapportent, mais j'aimerais simplement formuler quelques réflexions.

Premièrement, le processus d'élaboration des politiques environnementales touchant l'aviation doit être fondé sur des faits. Des politiques ou des cibles mal éclairées, mal avisées ou irréalistes peuvent en effet avoir des répercussions désastreuses à long terme sur la viabilité de notre industrie. Une pléthore d'informations erronées a circulé au sujet de la contribution de l'aviation au réchauffement climatique, et l'industrie reconnaît d'emblée qu'elle peut apporter des améliorations en vue de les contrer. Lorsqu'on va au-delà de la rhétorique, un fait ressort : à la suite des résolutions de la récente Assemblée générale de

Organization in Montreal, the airline industry is currently the first and only sector to have agreed specific targets for the stabilisation and eventual reduction of CO₂ emissions.

[English]

The NACC's member airlines have been world leaders in their proactive efforts to reduce their GHG emissions. They are committed to working actively to mitigate the overall impacts of air travel on the environment through fuel efficiency improvements, emissions reductions and noise abatement.

We took the initiative in 2005, through our former association, to conclude the world's first voluntary agreement with government to reduce the growth of GHG emissions both domestically and internationally. The NACC's member airlines have consistently exceeded their reduction targets under this agreement by a wide margin and have realized an overall improvement of 28.6 per cent from the established baseline of 1990 GHG levels for the industry. We are not asleep at the switch on this issue.

Finally, while we support Canada's efforts for a global sector approach toward the establishment of a policy framework for international aviation, we would point out that any domestic framework needs to consider the absolutely critical role that Canada's air transport system plays in ensuring that all parts and regions of this vast nation stay connected. Furthermore, any potential approach based on harmonization with the U.S. must bear in mind the considerable investments in fleet renewal and resulting improvement in operating efficiencies made by Canadian industry thus far vis-à-vis their U.S. counterparts.

My colleagues and I would be pleased to take your questions.

Senator Cochrane: Thank you for coming. We are glad to have you, especially as it pertains to the airlines, because this is a contentious issue with everyone.

Last month the Government of British Columbia made a commitment to eliminate the provincial aviation fuel tax. What impact do you expect this will have on the air transportation sector in British Columbia? Is this something that other provinces and territories could do? What action would you like the provinces and territories to take to make air transportation more affordable? What action would you like the federal government to take? What are the priority airports and areas on this issue?

Mr. Petsikas: I will start with the provincial fuel tax in British Columbia. You are quite correct that B.C. chose to eliminate their fuel taxes on aviation about a month and a half ago. This was subject to what I believe to have been an excellent coming

l'Organisation de l'aviation civile internationale, à Montréal, l'aviation est maintenant le premier et le seul secteur mondial, jusqu'à maintenant, à avoir convenu d'objectifs précis de stabilisation et de réduction éventuelle de ses émissions de CO₂.

[Traduction]

Les compagnies aériennes membres du CNLA sont des chefs de file, à l'échelle internationale, en matière d'efforts proactifs destinés à réduire les émissions de gaz à effet de serre, les GES. Elles sont déterminées à trouver des solutions pour atténuer l'impact global des déplacements aériens sur l'environnement en apportant des améliorations à l'efficacité des carburants, en réduisant les émissions et en atténuant le bruit.

En 2005, alors que nous faisons partie de notre ancienne association, nous avons conclu, avec notre gouvernement, le tout premier accord volontaire au monde en vue de réduire le rythme d'augmentation des GES à cause de nos opérations au Canada et à l'étranger. Les compagnies aériennes membres de notre conseil ont systématiquement, et de loin, dépassé les cibles prévues dans cet accord, au point de réduire leurs émissions totales de GES de 28,6 p. 100 par rapport aux niveaux de 1990 retenus comme référence pour notre industrie. Nous n'avons pas chômé.

Enfin, nous appuyons les efforts que le Canada déploie à l'appui d'une approche sectorielle d'envergure internationale en ce qui concerne l'adoption d'un cadre politique pour l'aviation internationale, mais nous nous devons de préciser que tout cadre de politique intérieure devra tenir compte du rôle absolument fondamental que joue le système de transport aérien canadien grâce à qui toutes les parties et toutes les régions de notre vaste pays demeurent interconnectées. De plus, toute approche qui s'articulerait autour du principe d'harmonisation avec les États-Unis devra tenir compte des investissements considérables réalisés par l'industrie canadienne afin de renouveler sa flotte, ainsi que des améliorations qui en ont découlé sur le plan de l'efficacité des opérations, et cela par rapport à nos concurrents américains.

Mes collaboratrices et moi serons heureux de répondre à vos questions.

Le sénateur Cochrane : Merci de vous être déplacés. Nous sommes heureux de vous avoir ici, d'autant que vous représentez les compagnies aériennes, car il s'agit d'une question à forte charge contentieuse pour tout le monde.

Le mois dernier, le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est engagé à éliminer la taxe provinciale sur les carburants aviation. Selon vous, quelles répercussions cette mesure pourrait-elle avoir sur le secteur des transports aériens dans cette province? D'autres provinces et les territoires devraient-ils imiter la Colombie-Britannique? Quelles mesures souhaiteriez-vous voir adoptées par les provinces et les territoires pour que les transports aériens soient plus abordables? Quelles mesures souhaiteriez-vous que le gouvernement prenne? Quelles sont les régions et quels sont les secteurs prioritaires à cet égard?

M. Petsikas : Je commencerai par vous parler de la situation de la taxe provinciale sur les carburants en Colombie-Britannique. Vous avez tout à fait raison, la province a décidé d'éliminer ses taxes sur les carburants aviation il y a environ un mois et demi.

together of all stakeholders involved in the process — government, industry, airports and the community — asking themselves what they needed to do to stay competitive in their region. We know that Vancouver International Airport, specifically, which is the driver in this process, has dealt with considerable competition from airports south of the border such as Bellingham and Seattle. There was a huge reaction when cruise ships began to pull out of Vancouver because it was felt that the Vancouver airport did not have a competitive cost structure. Clearly this was very sensitive. Vancouver quite rightly sees itself as a major Asia-Pacific gateway. We at the NACC airlines fully support Vancouver's effort to become a great player in that important trans-Pacific market, and we vigorously applauded when the British Columbia government understood that by removing this tax the airport would be more competitive versus its rivals south of the border.

Other provinces could look at this model. For example, Ontario continues to maintain similar types of fuel excise taxes on aviation. Last year, I wrote to Mr. Duncan and some of his counterparts. We met with them and indicated to them that this tax was putting Ontario airports at a severe competitive disadvantage. Toronto is facing a great deal of competition from Buffalo and big hub airports such as Detroit, Minneapolis and Chicago. Unfortunately, the uptake was not what we had hoped. I think there is a focus on trying to come to the table with more of a business case, i.e., if you cut the tax on the front end for the Ontario taxpayer in terms of revenue what does he or she get on the back end in terms of benefits. That is not an unreasonable approach. In fact, that is what we attempted to do with our report prepared by Professor Fred Lazar at the federal level, which I can provide to you.

Ontario is obviously looking at the same issues as British Columbia in terms of cross-border traffic bleed, and they are not acting and have certainly not indicated to us that they are prepared to act, following B.C.'s initiative. We think that is unfortunate, because it is a clear win. There will obviously be more services. I invite you to ask the major carriers directly involved at Vancouver what they would like to do now in terms of new services. I believe Air Canada announced new trans-Pacific services shortly after the tax was announced. That is the good thing that you will see coming from that, and we strongly encourage Ontario to do the same thing.

On doit cette mesure au regroupement, par ailleurs fort souhaitable, de tous les intervenants, c'est-à-dire du gouvernement, de l'industrie, des aéroports et de la collectivité qui se sont demandé ce qu'il fallait faire pour demeurer concurrentiels dans cette région. Nous savons que l'Aéroport international de Vancouver, qui est la locomotive du développement régional, a dû composer avec une concurrence considérable exercée par des aéroports au sud de la frontière, comme ceux de Bellingham et de Seattle. Quand les navires de croisière ont commencé à se retirer de Vancouver parce que les armateurs estimaient que l'aéroport international ne présentait pas une structure de coûts concurrentielle, la réaction n'a pas tardé. De toute évidence, on venait de frapper une corde sensible parce que Vancouver se considère, à juste titre, comme l'une des principales passerelles vers l'Asie-Pacifique. Les compagnies aériennes membres du CNLA appuient entièrement Vancouver dans ses efforts en vue de devenir un joueur de premier plan sur cet important marché transpacifique et nous nous sommes réjouis que le gouvernement de la Colombie-Britannique ait compris le message et qu'il ait compris qu'en éliminant cette taxe sur les carburants aviation, l'aéroport serait plus compétitif face à ses rivaux de l'autre côté de la frontière.

D'autres provinces pourraient s'inspirer de ce modèle. L'Ontario, par exemple, maintient des taxes d'accise identiques sur les carburants aviation. L'année dernière, j'ai écrit à M. Duncan et à certains de ses homologues. Nous les avons rencontrés pour leur dire que cette taxe défavorisait très nettement les aéroports de l'Ontario sur le plan concurrentiel. Toronto fait face à une énorme concurrence de la part de Buffalo et des gros aéroports pivots comme Detroit, Minneapolis et Chicago. Malheureusement, nous n'avons pas obtenu les résultats espérés. Je pense qu'il faut présenter à la table un raisonnement s'apparentant davantage à une analyse de rentabilisation qui viserait à déterminer ce que le contribuable ontarien récupérerait sous la forme de divers avantages grâce à une réduction de la taxe sur les carburants. Ce n'est pas une démarche déraisonnable. D'ailleurs, c'est ce que nous avons essayé de faire à l'échelon fédéral grâce au rapport que nous avons commandé au professeur Fred Lazar et dont je vous remettrai un exemplaire.

Il est évident que l'Ontario est aux prises avec les mêmes problèmes que la Colombie-Britannique en ce qui concerne le déplacement du trafic de l'autre côté de la frontière, mais que la province n'agit pas, puisqu'elle ne nous a pas indiqué qu'elle était prête à faire quelque chose dans le sens de l'initiative britannico-colombienne. Nous jugeons cela regrettable parce que c'est une formule gagnante qui se traduit par une augmentation du nombre de services offerts. Je vous invite d'ailleurs à demander directement aux grands transporteurs présents à Vancouver le genre de services qu'ils aimeraient ajouter. Tout de suite après l'annonce de l'élimination de la taxe, je crois savoir qu'Air Canada a indiqué son intention d'offrir de nouvelles liaisons transpacifiques. Voilà le genre de choses intéressantes qui vont découler d'une telle décision et j'encourage fortement l'Ontario à faire la même chose.

Senator Cochrane: Is there a role for provincial and local governments in the provision of services to small and remote communities? Are consumers in small and remote communities entitled to some form of government assistance? Is monopoly carriage inevitable on such routes?

Mr. Petsikas: In response to your last question, no, I certainly hope monopoly carriage is not inevitable. These markets are, by definition, contestable. There are no barriers to entry as we had back in the good old days of regulation.

The challenges one has, as usual, is one has markets with thin volume structures in terms of how much capacity they can support in some situations. We have markets where we still have many of the same issues that we raised in our report by Professor Lazar in terms of the structural costs of doing business at some of these airports.

Is there a role for local and municipal governments to deal with those issues in order to attract carriers to them? I certainly think so. I think they can work with their local airport authority to create incentive programs, for example, joint marketing programs to come visit their region. They can partner with the airports in that respect, whatever airports have already done with respect to perhaps temporary incentives on landing fees for new entrants starting new services. We are already looking at these items in the larger airports in Canada. In fact, Pearson does that already, out of Toronto.

Those best practices can certainly be looked at in the context of smaller, more regional airports. I definitely hope we do not have to look at institutionalized monopolies on these routes, absolutely not.

Senator Mercer: Thank you, witnesses, for being here today. I have quite a few questions. One of the problems with this study is that those of us around the table are also frequent flyers. We sometimes see the good side of travelling, but we also see the bad side. We sometimes tend to concentrate on the bad.

Under aviation security, one of the systems being used for travel into the United States is the NEXUS system where one has pre-approval and it speeds up the process. Many people are reluctant to use it because of where the data is stored, which is in the United States and not in Canada.

Has the council given some thought to how we might be able to find an adaptation of that system for domestic travel in Canada? Could we develop a similar system for frequent flyers who stand in line and who know how to move through security quickly and to obey all the rules, of course? It would probably speed up the process if there was a system similar to NEXUS that would work with domestic travellers.

Le sénateur Cochrane : Les gouvernements provinciaux et les administrations locales ont-ils un rôle dans la prestation de services aux petites collectivités et aux collectivités éloignées? Les consommateurs de ces collectivités peuvent-ils prétendre à une assistance gouvernementale? Les situations de monopole sont-elles inévitables sur de telles routes?

M. Petsikas : Je commencerai par répondre à votre dernière question en vous disant que non, le monopole dans le transport n'est certainement pas inévitable, du moins je l'espère. Par définition, tous ces marchés sont ouverts à la concurrence. Il n'y a plus, comme dans le bon vieux temps d'un système réglementé, de barrières à l'entrée.

Les défis classiques tiennent au fait qu'il s'agit de petits marchés et que, dans certains cas, il ne faut pas faire d'erreur dans les moyens à déployer pour les desservir. Pour certains d'entre eux, on constate exactement les mêmes problèmes que ceux soulevés dans le rapport du professeur Lazar sur le plan des coûts structurels associés à la desserte de ces aéroports.

Les administrations municipales et locales ont-elles un rôle à jouer pour attirer des transporteurs à elles? Je le pense. Je crois qu'elles peuvent travailler en collaboration avec les autorités aéroportuaires locales pour mettre en œuvre des programmes d'incitation comme, par exemple, des programmes de commercialisation conjoints afin d'attirer les touristes dans la région. Elles peuvent aussi s'associer avec les aéroports pour faire la même chose, que les aéroports aient déjà ou non adopté des programmes d'incitation consistant à réduire les taxes d'atterrissage pour les nouveaux arrivants offrant de nouveaux services. C'est ce que nous étudions déjà dans les plus gros aéroports au pays et l'Aéroport Pearson à Toronto en est déjà là.

On pourrait certainement envisager d'appliquer ces pratiques exemplaires à des aéroports régionaux plus petits. J'espère que nous n'aurons pas à envisager d'institutionnaliser des monopoles dans leurs cas.

Le sénateur Mercer : Merci aux témoins de s'être déplacés. J'ai pas mal de questions. L'un des problèmes que présente l'étude, c'est que les gens que vous voyez autour de cette table sont de grands voyageurs. Nous voyons parfois le bon côté des déplacements, mais aussi le mauvais. Il nous arrive même de ne voir que le mauvais.

S'agissant de la sûreté des transports aériens, l'un des systèmes utilisés aux États-Unis s'appelle NEXUS; il permet de préautoriser les voyageurs et d'accélérer le processus. Beaucoup de Canadiens hésitent à l'utiliser parce que les données ne sont pas entreposées au Canada, mais aux États-Unis.

Le conseil a-t-il envisagé une façon d'adapter ce système aux déplacements intérieurs au Canada? Nous pourrions nous doter d'un système semblable pour les grands voyageurs qui doivent faire la queue avec tout le monde, mais qui savent comment passer rapidement par les points de contrôle tout en respectant les règles imposées, bien sûr. Si nous appliquions aux voyageurs nationaux un système semblable à NEXUS, nous pourrions sans doute accélérer le processus.

Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee, National Airlines Council of Canada: Thank you for that question and for the opportunity to appear here this morning.

Yes, we definitely have ongoing discussions with the Canadian Air Transport Security Authority to try to optimize the CATSA experience for all of our passengers. One of the things they are looking at and have implemented within Toronto, Montreal and Ottawa on domestic travel is using the NEXUS card because you have information about the people; they are not unknown quantities. We can determine that those people are lower risk because they have passed certain checks within the NEXUS system that allow a more fluid and rapid processing through the customs formalities.

CATSA has accepted to work with that to allow a more fluid flow through the screening facilities. By definition, the people who get these cards are people who travel more often, they are familiar with the process and know how to divest properly and make things work. That process and product is in place in Montreal, Toronto and Ottawa. We are working with them to look at expansion to other airports.

The problem that we have with the expansion at this point is that the other screening points, in many of the other airports, are common between domestic travel and international travel. Transport Canada is in discussions with international governments to ensure that they do not have any concerns about differentiating the level of screening and the type of processing.

Separately from the NEXUS program, many airlines have priority lanes to recognize frequent flyers and others so that they can go through the process more quickly. You do know what you are doing and how to divest and move. Those processes are in place.

For everybody else, we are working with CATSA on an ongoing basis to address their throughput and productivity issues and find better ways to make all the other screening lines work better.

We have statistics from other countries, such as the BAA airports in Britain, including Heathrow. They are getting about 200 to 250 passengers per hour through a screening point. Frankfurt is up around 250 passengers at the current time, and they are aiming to go to about 350 passengers per hour. They are using basically the same technologies, but there are differences in the way the procedures and processes work. CATSA is currently averaging about 80 passengers per hour. There is a lot we can do in terms of procedural work in order to improve the efficiency,

Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Merci pour votre question et votre invitation.

Nous avons effectivement des discussions régulières avec l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien afin d'améliorer les conditions dans lesquelles nos passagers sont pris en compte par le système de l'ACSTA. Il est notamment envisagé de mettre en place à Toronto, à Montréal et à Ottawa, dans le cas des déplacements intérieurs, une carte NEXUS comportant tous les renseignements nécessaires sur les voyageurs; il ne s'agit pas de quantités inconnues. Nous pouvons déterminer ceux d'entre eux qui présentent le moins de risques parce qu'ils ont subi certains contrôles grâce à NEXUS qui permet dès lors d'accélérer les formalités douanières et de rendre plus fluide le passage aux points de contrôle.

L'ACSTA a accepté de travailler en utilisant de telles cartes afin de favoriser la fluidité aux points de contrôle. Par définition, les détenteurs de telles cartes sont de grands voyageurs qui connaissent bien la procédure et qui savent de quoi il faut se départir pour franchir les barrières électroniques et faire en sorte que les choses fonctionnent. De telles pratiques sont déjà en vigueur à Montréal, à Toronto et à Ottawa et nous collaborons avec l'ACSTA en vue d'étendre le système à d'autres aéroports.

La difficulté que nous éprouvons pour y parvenir, c'est que dans de nombreux autres aéroports, les points de contrôle sont les mêmes pour les voyageurs des vols intérieurs et des vols internationaux. Transports Canada est en discussion avec les gouvernements internationaux pour s'assurer qu'ils ne voient pas de problèmes à ce qu'on traite différemment ces deux flux de voyageurs, quant au type de contrôle à exercer.

En marge du programme NEXUS, de nombreuses compagnies aériennes proposent des lignes d'enregistrement prioritaires à leurs grands voyageurs et à d'autres catégories de clients afin de leur permettre de s'acquitter plus rapidement des formalités d'embarquement. Vous, vous savez ce que vous devez faire dans de telles circonstances, de quels effets personnels vous devez vous départir et comment vous devez vous déplacer. Toutes ces procédures sont en place.

Pour tous les autres aéroports, nous collaborons régulièrement avec l'ACSTA pour essayer de régler les problèmes de fluidité et de productivité, et de trouver de meilleures procédures pour accélérer le passage à tous les autres points de contrôle.

Nous disposons de statistiques concernant d'autres pays, comme les aéroports de l'ABA en Grande-Bretagne. À Heathrow, par exemple, 200 à 250 passagers par heure franchissent les points de contrôle. À Francfort, on en est à près de 250 passagers pour l'instant et l'autorité aéroportuaire envisage d'atteindre 350 passagers par heure. Ces aéroports utilisent essentiellement les mêmes technologies que nous, mais ce sont leurs procédures et leurs processus qui diffèrent. L'ACSTA enregistre actuellement une moyenne d'environ 80 passagers par

and we are actively involved with them to try to address that issue.

Senator Mercer: You did not address the issue of NEXUS with respect to where the data is stored on the individuals and the pre-clearance aspect of it. That is all very good, but many Canadians are not anxious for that data to be stored in the United States. They would rather it be stored with some agency here in Canada.

Ms. Logan: I fully understand and share those concerns. The issue with NEXUS is that it is a joint program between the Canadian and American government, and so the data is accessible to both countries. The way that CBSA and the U.S. Custom and Border Protection have chosen to set it up would include data storage being done in the U.S.

That is beyond the control of the airlines. We understand that makes all your data subject to the Patriot Act, but it is a choice that the people knowingly take when they participate in the NEXUS program. It is clearly stated that it is a joint program and the information is available to the U.S. government.

Senator Mercer: You have raised the other issue, which is that what happens in your travel experience, from the time you get out of the taxi, car or bus, until you get off the plane and leave the airport. Many other people are involved in the process other than the airline people.

Ms. Logan: That is right.

Senator Mercer: Sometimes the airlines take the blame, but sometimes the airports take the blame for bad service from the airline. There is a need for us, as we go through the study, to differentiate. There needs to be an understanding that the responsibility of the airline starts before the door of the aircraft.

Ms. Logan: Absolutely.

Senator Mercer: It does not end when you depart the aircraft, it goes right up until the time you successfully claim your luggage and are on your way out of the airport.

Does this council also talk about the other problems that complicate your life by poor airport management in some cases, some poor design of airports in other cases? I did not hear, in your presentation, recommendations on that side.

I could spend the rest of the session talking about the inadequacies with the Macdonald-Cartier Airport in Ottawa. However, it would be better if we had experts in one aspect of it and have to interact with the airports on a much more professional basis than I do, giving us some ideas of perhaps

heure. Il y a beaucoup à faire pour améliorer les procédures afin de rehausser l'efficacité et nous travaillons en étroite collaboration avec cette association pour régler ce genre de problème.

Le sénateur Mercer : Vous n'avez pas répondu à ma question au sujet de NEXUS, de l'entreposage des données personnelles et de la question du prédédouanement. Tout cela semble très bien, mais beaucoup de Canadiens sont préoccupés par le fait que leurs données soient stockées aux États-Unis. Ils préféreraient qu'elles le soient ici, au Canada.

Mme Logan : Je comprends tout à fait et je partage d'ailleurs les mêmes préoccupations. Le problème dans le cas de NEXUS, c'est qu'il s'agit d'un programme conjoint entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis et que les données sont donc accessibles aux deux pays. L'ASFC et le Custom and Border Protection Service des États-Unis ont décidé que toutes ces données seraient stockées aux États-Unis.

Les compagnies aériennes n'y peuvent rien. Nous comprenons bien que, ce faisant, toutes les données sont sujettes aux dispositions du Patriot Act, mais c'est un choix que font en toute connaissance de cause les gens qui décident de participer au programme NEXUS. Il est clairement précisé qu'il s'agit d'un programme conjoint et que le gouvernement américain a accès aux données.

Le sénateur Mercer : Vous avez soulevé une autre question, celle de l'expérience globale du voyageur, du moment où il sort du taxi, de sa voiture ou d'un autocar, jusqu'au moment où il débarque de l'avion et sort de l'aéroport. Dans ce cas, bien d'autres joueurs que les compagnies aériennes interviennent dans le processus.

Mme Logan : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Il arrive que les compagnies aériennes soient blâmées, mais parfois, les aéroports peuvent être blâmés à cause du mauvais service offert par les transporteurs. Nous devons, dans le cadre de notre étude, faire la différence entre ces deux cas de figure. Il faut comprendre que la responsabilité de la compagnie aérienne commence avant l'embarquement.

Mme Logan : Absolument.

Le sénateur Mercer : Et qu'elle ne se termine pas au moment du débarquement, mais qu'elle se poursuit jusqu'à ce que le passager ait récupéré ses bagages et qu'il sorte de l'aéroport.

Votre conseil parle-t-il des autres problèmes qui vous compliquent la vie à cause, dans certains cas, de la façon dont l'aéroport est géré et, dans d'autres, de la façon dont il a été conçu? Dans votre exposé, je n'ai pas entendu de recommandations à cet égard.

Je pourrais passer le reste de la séance à vous parler des insuffisances de l'Aéroport Macdonald-Cartier d'Ottawa, mais je pense qu'il serait mieux que des experts de la question communiquent avec les aéroports d'une façon beaucoup plus professionnelle que je pourrais le faire afin de nous faire part de

not being specific to airports but in general helping us to understand what some of the problems are that you observe.

Mr. Petsikas: First, the National Airlines Council of Canada has an airport affairs committee, which deals with the issues you have just raised in terms of operations at airports, financial impact costs, et cetera. Many members of that committee also participate in the local ACCs, airline consultative committees, with the airport management and AOCs, airlines operational committees. These are standing committees at each airport, which the airlines and the airports sit on, where we discuss the common issues that you raised. For example, issues of throughput, passenger customer services, costs, capital development and investment.

The airlines are fully engaged in that process in terms of trying to work with the airport authorities to get the best product for the customer. The airlines are trying to get a price that we can afford as principle users. It is not always easy to square that circle, as you know. We have invested a lot of money in capital expenditures in airports over the last 10 years, which was needed to rebuild lacking infrastructure. As you have indicated, it is a daily grind in terms of trying to find common solutions to some of the challenges.

I can tell you the NACC and its airport fares experts are leading the challenge here in Canada. We work with our friends from IATA, the International Air Transport Association, which represents foreign airlines coming into Canada. Sometimes we will not always have the best solutions, and we have to realize that airport authorities, as they are structured, have the last word on many of the key issues. We live with that, and we work to the best of our ability within that structure.

Senator Mercer: Out of those committees that you work with at the airports, is there a set of suggestions that you have used across the board? Is there a best practices and worst practices list that you compare across the board? That would be useful for us.

Mr. Petsikas: I used to chair the ACC in Toronto. I was quite up to date on many of the issues that were being discussed around best practices and that sort of thing. You will find that because the airlines, per se, are mobile, by definition, our representatives will cover more than one airport. They will be exposed to potential best practices at another airport. That dynamic allows us to go around to the ACCs across the country, for example, and say Regina could look at what they are doing in Winnipeg, and that might make sense for them. We are able to bring that sort of mobile expertise, if you will, to the table at each airport precisely because we cover the country. We are all over the place, as opposed to an airport authority, which is focused on its own land and its own operation. I do not know if there are any lists per se

leurs idées, pas forcément en ce qui concerne spécifiquement les aéroports, mais de manière générale pour nous permettre de comprendre certains des problèmes que vous constatez.

M. Petsikas : Premièrement, le Conseil national des lignes aériennes du Canada a un comité des affaires portuaires qui s'intéresse aux questions d'exploitation des aéroports, d'impacts financiers et ainsi de suite. Plusieurs membres de ce comité siègent aussi aux CCCA, les comités consultatifs des compagnies aériennes, aux côtés de ceux qui gèrent les aéroports, de même qu'aux CTA, les comités des transporteurs aériens. Il s'agit de comités permanents qu'on trouve dans chaque aéroport, auxquels siègent à la fois des représentants de compagnies aériennes et des représentants des aéroports et où il est question des problèmes communs dont vous avez parlé. Par exemple, on y parle de débit aux points de contrôle, de services de douanes, de coûts et de dépenses en immobilisations.

Les compagnies aériennes participent pleinement à cet effort de collaboration avec les autorités aéroportuaires afin d'offrir le meilleur produit qui soit au consommateur. Elles s'efforcent d'obtenir un prix qu'elles peuvent s'offrir en qualité d'usagers de principe. Ce n'est pas facile, parce que c'est un peu comme réaliser la quadrature du cercle. Nous avons investi énormément en dépenses d'immobilisations dans les aéroports au cours des 10 dernières années, dépenses qui étaient nécessaires pour combler le manque d'infrastructures. Comme vous l'avez dit, notre boulot au quotidien consiste à essayer de dégager des solutions communes à certains de ces problèmes.

Je vous garantis que le CNLA et ses experts en redevances aéroportuaires occupent l'avant-scène dans ce dossier au Canada. Nous travaillons avec nos amis de l'IATA, l'Association internationale du transport aérien qui représente les compagnies aériennes étrangères desservant le Canada. Nous ne parvenons pas toujours à trouver les meilleures solutions et il nous faut admettre que les autorités aéroportuaires, à la façon dont elles sont actuellement structurées, ont le dernier mot sur bien des choses. Nous devons vivre avec cette réalité et nous faisons de notre mieux compte tenu de la structure actuelle.

Le sénateur Mercer : Tous ces comités auxquels vous siégez aux côtés des aéroports ont-ils formulé des recommandations que vous avez généralement reprises? Existe-t-il une liste des pratiques exemplaires et des pratiques condamnables dont tout le monde se sert? Ce serait bien que nous l'ayons.

M. Petsikas : J'ai été président du CCCA à Toronto. J'étais assez au courant de la plupart des questions dont nous parlions à propos des pratiques exemplaires et de ce genre de choses. Comme les compagnies aériennes sont, par définition, mobiles, vous constaterez que nos représentants s'occupent de plus d'un aéroport. Ils sont forcément au contact d'autres pratiques exemplaires appliquées par d'autres aéroports. Ce genre de dynamique nous permet de faire le tour de tous les CCCA du Canada et d'inviter Regina, par exemple, à voir ce que fait Winnipeg et qui pourrait paraître logique pour la capitale de la Saskatchewan. Voilà le genre de connaissances, qu'on pourrait qualifier de « délocalisées », que nous apportons à la table des négociations à chaque aéroport parce que nous desservons

that are circulated around airports and airlines, but I do know that, generally, we will go and say, "If this is the challenge we are facing right now, let us see what happens around the world. Let us look at what happens in other airports in Canada and determine if we can make it work in a way that is cost beneficial for everyone."

Senator Housakos: Thank you for being here this morning. It has likely been 10 years since a parliamentary committee has studied the aviation industry. I want your perspective. Has the customer service improved over the last 20 years?

Mr. Petsikas: I believe we have made tremendous improvements in our ability to serve our travelling public. We have seen huge changes. Just over 20 years ago, Air Canada was a Crown corporation. It has transformed itself into a leading global network carrier, an anchor and a member of the Star Alliance. We have a world-class, low-cost carrier in the form of WestJet, which is among the top five LCCs in the world by revenue. Clearly, it has brought innovative new services to the scene here in Canada. We have the Transat A.T. group, which is in the top five of the world's largest integrated travel holiday companies, owner of Air Transat. There are many products out there in terms of leisure and international holiday travel. There are many more service options than 20 years ago.

Have the underlying policy framework and structural cost issues gotten better? The answer is no, they have gotten worse. As I said in my notes, we have done well, but we can do so much better if we start attacking some of the basic policy shortcomings that we believe exist in terms of how this industry is viewed essentially as a source of tax revenues as opposed to a facilitator of economic growth, productivity and competitiveness. We believe that is long overdue.

I mentioned before the user pay issue. We increased the security tax last February by 30 per cent to 50 per cent, depending on the sector. We said this is what it is and we have to finance this, and, by the way, the consumer will pay. It is a user fee. We are the only mode of transport that has to assume all our costs in that respect. I remind you that, in the United States, the TSA has almost 60 per cent of its budget for passenger screening at its airports provided by federal revenues. I am not saying necessarily that is what we have to do here, but I am pointing out that we have a serious disconnection in terms of what is going on in these critical infrastructure funding issues. We said 20 years ago, this is it and good luck to you, and we will check in on you occasionally and see how the industry is doing.

l'ensemble du pays. Nous sommes partout, à l'inverse des autorités aéroportuaires qui se concentrent sur leur emplacement et leurs opérations. J'ignore s'il existe des listes que s'échangent les aéroports et les compagnies aériennes, mais de façon générale, je sais que chaque fois que nous sommes aux prises avec une difficulté, nous examinons ce qui se passe ailleurs dans le monde. Nous allons voir ce que font d'autres aéroports au Canada et nous déterminons dans quelle mesure il est possible d'appliquer ces solutions à un coût intéressant pour tout le monde.

Le sénateur Housakos : Merci beaucoup de vous être déplacés ce matin. Cela fait une bonne dizaine d'années qu'un comité parlementaire ne s'est pas penché sur l'industrie du transport aérien. Je veux avoir votre point de vue. Le service à la clientèle s'est-il amélioré depuis 20 ans?

M. Petsikas : Je crois que nous avons considérablement amélioré notre capacité à servir le public voyageur. Nous avons constaté d'énormes changements. Il y a tout juste un peu plus de 20 ans, Air Canada était encore une société d'État. Depuis, elle est devenue l'un des principaux transporteurs dans le monde, membre du groupe Star Alliance dont elle est le point d'ancrage. Nous avons un transporteur à bas coût, de classe internationale, qui est WestJet. Cette compagnie fait partie des cinq premiers transporteurs à faibles coûts du monde selon le chiffre d'affaires. Force est de constater que WestJet a offert de nouveaux services novateurs ici, au Canada. Et puis, il y a le groupe Transat A.T., propriété d'Air Transat, qui fait partie des cinq plus grandes compagnies intégrées au monde — voyages aériens et formules voyage. Il existe de nombreux produits sur le marché, pour les déplacements de loisirs et de vacances à l'échelle internationale. Le choix est beaucoup plus vaste qu'il y a 20 ans.

Le cadre de politique sous-jacente et les coûts structurels ont-ils été améliorés? Eh bien non, et les choses ont même empiré. Comme je le disais dans mes remarques liminaires, nous nous en sommes assez bien sortis, mais nous pouvons faire davantage à condition de nous attaquer à certains des défauts fondamentaux de la politique fiscale, car notre industrie est essentiellement perçue comme une source de recettes fiscales plutôt que comme un moteur de la croissance économique, de la productivité et de la compétitivité. Il y a longtemps, selon nous, que nous aurions dû livrer ce combat.

J'ai parlé tout à l'heure de la question de la facturation aux utilisateurs. En février dernier, la taxe sur la sécurité est passée de 30 à 50 p. cent, selon le secteur concerné. Nous nous sommes alors dit que nous n'avions pas d'autre choix, qu'il allait falloir la financer et, soit dit en passant, c'est en fin de compte le consommateur qui paiera la taxe. C'est un droit d'utilisation. Nous sommes le seul mode de transport à avoir toujours assumé la totalité de ses coûts. Je vous rappelle qu'aux États-Unis, près de 60 p. 100 du budget de la TSA consacré au contrôle des passagers aux aéroports provient des recettes de l'État fédéral. Je ne dis pas que c'est forcément ce que nous devrions faire ici, mais je dois vous avouer que j'ai beaucoup de mal à comprendre ce qui se passe sur le plan du financement des infrastructures essentielles. Il y a 20 ans, on nous a dit « C'est comme ça, bonne chance et nous vérifierons de temps en temps comment se porte l'industrie ».

Senator Housakos: Please give us specific comparisons. Consider a traveller travelling from Chicago to Florida, going through two American airports, compared to someone flying from Montreal to Vancouver, going through two Canadian airports. Can you break down for us the percentage, dollar cost, to give us an idea of the difference to the traveller in terms of what that traveller is paying for in user fees? I heard, for example, that when someone walks into an airport and buys something in a store, a percentage of that sale goes back in terms of a transport tax.

Mr. Petsikas: Here in Canada?

Senator Housakos: Yes.

Mr. Petsikas: In one of the stores in the airport?

Senator Housakos: Yes.

Mr. Petsikas: Certainly, the merchant pays fees to the airport authorities. It is a percentage of their gross revenue.

Senator Housakos: If someone adds up all those fees and taxes, compared to an American airport, what would it be in dollar terms for a traveller?

Ms. Logan: I will let Mr. Petsikas answer about some of the other fees, but from a security fee perspective, the U.S. charges about \$2.50 per leg, with a maximum of two legs. It does not matter how far you go; it is \$5. For domestic passengers, within Canada, it is per leg no matter how many you have. It is just under \$9 for each domestic, \$17 for transporter legs and \$25 for international legs. That adds up quickly as a direct cost to the passengers, on top of all the taxes and the airport improvement fees.

Mr. Petsikas: Let me give you an example, senator. Let us look at some segments here in Canada. One of the key things you have to remember is to think of this as a percentage of the fare you are paying. We control the fare, but we do not control passengers that have to be collected. If you look at a Toronto-Montreal segment and a base fare, a Tango fare at \$159, you will pay, on that fare, an average of \$77.31 in taxes and fees for a total of \$236.31. That is 49 per cent of the base fare, or 33 per cent of the total. I can guarantee you that that is much more than what you would pay as a percentage of your fare between J.F. Kennedy airport and Chicago O'Hare. I do not have the figures in the U.S. here with me. I have the figures in Canada. That is one of the more egregious examples in terms of the base fare.

Senator Housakos: Could you get the American numbers for us so we can have a comparison on the record?

Mr. Petsikas: We would be pleased to.

Le sénateur Housakos : Pouvez-vous nous donner des comparaisons précises? Imaginons un voyageur qui va de Chicago en Floride et qui transite par deux aéroports américains, et un autre décollant de Montréal à destination de Vancouver et qui fait, lui aussi, escale à deux aéroports canadiens en cours de route. Pouvez-vous nous présenter une ventilation des coûts exprimée en pourcentages pour que nous ayons une idée de la différence de ce que ces deux voyageurs doivent payer en frais d'utilisation? Je me suis laissé dire, par exemple, qu'un pourcentage de tous les achats effectués dans les magasins des aéroport est reversé sous la forme d'une taxe sur les transports.

M. Petsikas : Ici, au Canada?

Le sénateur Housakos : Oui.

M. Petsikas : Dans les magasins des aéroport?

Le sénateur Housakos : Oui.

M. Petsikas : Il est sûr que les commerçants versent des redevances aux autorités portuaires qui correspondent à un pourcentage de leur chiffre d'affaires brut.

Le sénateur Housakos : Quand on ajoute toutes ces redevances et taxes, par rapport à la situation aux aéroports américains, combien les voyageurs vont-ils payer?

Mme Logan : Je vais laisser le soin à M. Petsikas de vous répondre au sujet des autres redevances, mais en ce qui concerne la taxe de sécurité, les Américains exigent environ 2,50 \$ par segment, le maximum étant de deux escales et peu importe la distance totale franchie, le maximum est de 5 \$. Pour les passagers des vols intérieurs au Canada, la taxe est exigée par segment, peu importe le nombre d'étapes composant un vol. On exige ici un peu moins de 9 \$ pour les vols intérieurs, 17 \$ pour les tronçons du transporteur et 25 \$ pour les segments internationaux. Ça grimpe vite pour les passagers, en plus de toutes les taxes et de tous les frais d'améliorations aéroportuaires qu'ils ont à payer directement.

M. Petsikas : Permettez-moi de vous donner un exemple, sénateur. Prenons certaines dessertes ici, au Canada. Tout d'abord, vous devez vous rappeler que tout est exprimé en pourcentage du prix du billet. Nous décidons du prix du billet, mais nous n'avons pas notre mot à dire sur les taxes et les redevances que les passagers doivent payer en plus. Prenez la liaison Toronto-Montréal dont le prix du billet de base en classe Tango est de 159 \$. En plus de cela, il faut déboursier en moyenne 77,31 \$ en taxes et redevances diverses pour un coût total de 236,31 \$, soit 49 p. 100 de plus que le prix de base du billet ou 33 p. 100 du total. Je vous garantis que c'est un pourcentage beaucoup plus élevé que celui qu'on exigerait aux États-Unis entre J.F. Kennedy et Chicago O'Hare. Je n'ai pas les chiffres américains sous les yeux, mais j'ai les chiffres pour le Canada. C'est un des exemples les plus énormes dans le cas des tarifs de base.

Le sénateur Housakos : Pourriez-vous nous obtenir les chiffres pour les États-Unis pour que nous puissions verser cette comparaison dans nos dossiers?

M. Petsikas : Avec plaisir.

Senator Housakos: I completely agree with you. I would just like to quantify it.

The Chair: Please send that information to the clerk of the committee and each member will get a copy.

Senator Housakos: I would like to have your perspective on the open skies agreements that we have engaged in over the last few years. Do you feel the airport authorities are accountable and transparent enough? Is there a balance between proper management and Transport Canada having some degree of influence?

Mr. Petsikas: I will begin with your first question, which is interesting and I thank you for it. With regard to open skies, Minister Cannon announced the Blue Sky policy in 2006. We believe this policy has been successful for Canada. We believe that Blue Sky recognizes the fact that liberalization has to be a fundamental objective in terms of going forward with air transport agreements. However, we will not undertake necessarily a cookie cutter open skies approach with all countries. I will come back to that point.

What have we done in the last few years? We have done an open agreement with the U.S. and the EU. The agreement with the EU was groundbreaking in many respects compared to the U.S. agreement because it includes a framework for liberalization on issues such as percentage of ownership, foreign investment, rights of establishment, et cetera, depending on whether you are phase 2 or 3. The government has negotiated open agreements with New Zealand and the Dominican Republic.

The NACC continues to support open agreements with major potential targets such as China, Japan, India, Brazil and Russia. Unfortunately, it takes two to tango in some of these markets.

Another market where we desperately need to make progress is Mexico — our third international market after the U.S. and the EU, which is mired in a 1960s-style protectionist agreement. I believe the Mexicans are coming north at the end of January, when we will give them another go. The government is trying hard on that, but we can make efforts in that respect.

In general, the system has worked well in terms of new agreements and new designations. Certainly, WestJet has greatly expanded its international presence during the last two or three years because of these new agreements; and Air Transat has entered new markets. There is a great deal of competition in the international arena because of this. I hope that is a pretty good overview in response to your first question.

The airport governance issue has been out there since airports were devolved and created as stand-alone, semi-commercialized airport authorities. We have had our concerns in the past with respect to their accountability to stakeholders, such as users,

Le sénateur Housakos : Je suis entièrement d'accord avec vous, mais j'aimerais simplement quantifier le phénomène.

Le président : Veuillez faire parvenir cette information à la greffière du comité afin que chaque membre en obtienne copie.

Le sénateur Housakos : J'aimerais avoir votre point de vue sur les accords « Ciel ouvert » qui ont été conclus ces dernières années. Estimez-vous que les autorités aéroportuaires soient suffisamment responsables et transparentes? Faut-il, au nom d'une gestion de qualité, que Transports Canada exerce une certaine influence?

M. Petsikas : Je vais commencer par votre première question qui est intéressante et je vous en remercie. Pour ce qui est des accords « Ciel ouvert », le ministre Cannon a annoncé la politique « Ciel bleu » en 2006. Nous estimons que celle-ci a été une réussite pour le Canada. Nous pensons que « Ciel bleu » consacre le fait que la libéralisation du trafic aérien doit être un des objectifs fondamentaux des ententes conclues dans le domaine du transport aérien. Cela ne revient pas à dire que j'appliquerai la même démarche systématique en matière de « Ciel ouvert » avec tous les pays. Je reviendrai là-dessus tout à l'heure.

Qu'avons-nous fait cette année? Eh bien, nous avons conclu un accord « Ciel ouvert » avec les États-Unis et avec l'Europe. L'entente avec les Européens a été révolutionnaire à bien des égards, par rapport à celle que nous avons signée avec les Américains, parce qu'elle comporte un cadre de libéralisation pour des aspects tels que le pourcentage de participation, l'investissement étranger, les droits d'établissement et ainsi de suite, selon qu'on en est à la phase 2 ou à la phase 3. Le gouvernement a négocié des accords « Ciel ouvert » avec la Nouvelle-Zélande et la République dominicaine.

Le CNLA continue d'appuyer ce genre d'accords dans le cas de grands partenaires comme la Chine, le Japon, l'Inde, le Brésil et la Russie. Malheureusement, dans certains cas, encore faudrait-il qu'il y ait du répondant en face.

L'autre marché sur lequel il nous faut absolument progresser, c'est le Mexique, notre troisième marché international derrière les États-Unis et l'Europe, qui est enfermé dans des ententes protectionnistes datant des années 1960. Je crois que les Mexicains vont monter dans le nord à la fin de janvier et nous tenterons une fois de plus de conclure un accord avec eux. Le gouvernement travaille très fort sur ce dossier, mais nous pouvons nous aussi faire des efforts de notre côté.

En général, on peut dire que le système a bien fonctionné du côté des nouveaux accords conclus et des nouvelles designations. WestJet a bien sûr grandement étendu sa présence dans le monde au cours des deux ou trois dernières années grâce à ces nouveaux accords et Air Transat a pu pénétrer de nouveaux marchés. La concurrence sur la scène internationale est désormais énorme à cause de ce genre d'accords. J'espère vous avoir donné un bon aperçu de la situation en réponse à votre première question.

Quant à la question de la gouvernance des aéroports, elle existe depuis que le gouvernement fédéral s'est départi de la responsabilité des aéroports pour créer des entités semi-commerciales autonomes. Par le passé, nous avons exprimé nos

because the boards created unfortunately do not have, in all cases, what we feel to be a satisfactory representation from the user community. That includes the airlines, per se, that pay most of the landing fees and terminal fees, and consumer groups, et cetera. Can we look at improvements? Sure.

The fact of the matter is that a few years back, we used to be cats and dogs with the airports on these issues. When I took over at the NACC a couple of years ago, I suggested that the time had come to understand that we and airports have to work together to ensure the best, safest and most affordable aviation system in the country. There is no way we can do that unless we are all on the same page working together for the same objectives.

The NACC has shown in the last two years that we mean what we say. We have cut out the rhetoric on these issues; and we have worked locally with the airport authorities on where we can improve governance. For example, Pearson Airport has reduced its fees and charges over the last two or three years by 10 per cent each year. That happened because Pearson and the NACC knew they had to work together. It is a symbiotic relationship.

Unfortunately before that, there was a governance structure at Pearson with a gentleman, who is no longer there, who did not believe in that; and we got into trouble. We have good faith and understanding from our partners at the airports. We are working closely with the Canadian Airports Council. The NACC is involved in a travel and tourism coalition with the CAC, the Tourism Industry Association of Canada and the Hotel Association. This week we will announce a policy white paper in which we have come together to put forth policy recommendations to make Canada's travel and tourism industry, of which we are key components, among the best in the world again. Unfortunately, over the years we have seen some terrible trends in terms of our falling off the numbers of international arrivals in Canada. We sat down with our partners in the airports to determine how we could fix that; and we came up with common suggestions.

It is not perfect, senator. If I lived in a perfect world, I could write a law. We live in the real world, and we will work with our partners in the real world. I hope we all have the common goal of making ourselves the most competitive and productive air transport system in the world.

Senator Housakos: Do you have suggestions on how to make it more responsive and accountable?

Mr. Petsikas: Are you referring to legislative solutions?

inquiétudes au sujet de la responsabilité des autorités portuaires envers les parties prenantes, comme les usagers, parce que les conseils mis sur pied n'étaient pas, selon nous, toujours représentatifs du groupe d'usagers. Ce groupe comprend les compagnies aériennes en tant que telles, qui assument la majeure partie des taxes d'atterrissage et des redevances aéroportuaires, ainsi que les groupes de consommateurs et d'autres. Évidemment, il y a toujours place à l'amélioration.

En fait, il y a quelques années, nous étions à couteaux tirés avec les aéroports sur ces questions-là. Quand j'ai pris la relève du CNLA, il y a deux ou trois ans, j'ai suggéré que le moment était venu de comprendre que les compagnies aériennes et les aéroports doivent travailler ensemble pour administrer le meilleur système de transport aérien dans le pays, le plus sûr et le plus abordable. Il est impossible de parvenir à cet objectif si nous ne nous mettons pas d'accord et si nous ne travaillons pas dans le sens d'objectifs communs.

Au cours des deux dernières années, le CNLA a joint le geste à la parole. Nous avons cessé de polémiquer sur ces questions, nous avons collaboré avec les autorités aéroportuaires, sur le terrain, afin d'améliorer la gouvernance là où c'était possible. Par exemple, l'Aéroport Pearson a réduit ses redevances et ses charges au cours des deux ou trois dernières années à raison de 10 p. 100 par an. Cela a été possible parce que Pearson et le CNLA savaient qu'ils n'avaient d'autre choix que de travailler ensemble. Nous sommes dans une relation symbiotique.

Par le passé, malheureusement, le patron de Pearson, qui n'est plus en poste, ne croyait pas qu'une telle collaboration fût possible et nous avons eu des difficultés. Nous sommes de bonne foi et nous comprenons nos partenaires dans les aéroports. Nous travaillons en étroite collaboration avec le Conseil des aéroports du Canada, le CAC. Le CNLA fait partie d'une coalition dans le domaine du voyage et du tourisme avec le CAC, soit l'Association de l'industrie touristique du Canada et l'Association hôtelière. Cette semaine, nous allons présenter un livre blanc stratégique, que nous avons préparé pour formuler des recommandations afin que l'industrie du voyage et du tourisme au Canada, dont nous sommes l'un des principaux acteurs, redevienne la meilleure du monde. Malheureusement, au fil des ans, nous avons constaté une inexorable décroissance du nombre d'arrivées internationales au Canada. Nous nous sommes alors assis avec nos partenaires dans les aéroports pour déterminer comment mettre un terme à cette fâcheuse tendance et nous avons formulé une série de recommandations.

Ce document n'est pas parfait, sénateur. Si je vivais dans un monde parfait, j'aurais rédigé une loi. Nous vivons dans un monde réel et nous devons travailler en collaboration avec nos partenaires. J'espère que nous poursuivons tous le même objectif, celui de faire en sorte que notre système de transport aérien soit le plus compétitif et le plus productif du monde.

Le sénateur Housakos : Avez-vous des suggestions à faire sur la façon de le rendre plus responsable et mieux adapté?

M. Petsikas : Vous voulez parler de ma solution législative?

Senator Housakos: They could be legislative or any sort of suggestions. The solutions do not have to be as extreme as legislation.

Lorne Mackenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee, National Airlines Council of Canada: The transparency factor, in particular with respect to the governance of airports, is the communication and consultation aspect. If you can build membership of aviation into those governance models, it would be extremely helpful.

Senator Kochhar: I have a supplementary to Senator Housakos' question on the vast difference in fares in the United States and Canada. You explained that the taxes are much greater in Canada than they are in the United States. The difference is so great; it must entail something more than just taxes. We are losing a lot of money because people are not flying directly from Canada to the United States. Instead, they drive to Buffalo or Windsor to catch their flights, which makes it inconvenient for the public and which creates lost revenue for the government. Can you tell us what other differences exist apart from government taxes?

Mr. Petsikas: The primary reason we see cross-border leakage, in our view is that it is cheaper for these airports to do business in terms of their overall structural costs and to be able to track traffic. Allow me to provide a classic example. Plattsburgh International Airport is just south of Montreal down Interstate 87. Plattsburgh calls itself "Montreal's second international airport," which is pretty ambitious to say. The Plattsburgh airport is located on a former U.S. Air Force Base. It has a 13,000-foot concrete runway that makes most flight operations people drool. It was built during the Cold War to accommodate B-52 bombers.

The U.S. Air Force basically abandoned that site and gave the keys to Clinton County officials and said, have fun; enjoy it. The airport site was free to the county. Clinton County, New York, had a runway so they built a terminal in Plattsburgh. Plattsburgh talks to the NACC, to Air Canada and to other airlines and says: Why land in Montreal when we can offer a landing fee that is one eighth the landing fee charged at its airport. Plattsburgh makes a pretty compelling case for many of these low-cost airlines to take off and land there. They actively market to Canadians coming out of Montreal who are happy to drive for an hour so they can lower their cost to fly.

Why is that the case? They have a policy in the U.S. to support the establishment of those small airports. They see an opportunity. There are higher costs in Canada because of the structural policy framework and approach. Get them to fly out of Plattsburgh.

Le sénateur Housakos : Il pourrait s'agir d'une loi ou d'autre chose. Il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'à envisager une loi.

Lorne Mackenzie, présidente du Sous-comité du service et de l'accessibilité, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Le facteur transparence, tout particulièrement en ce qui concerne la gouvernance des aéroports, touche aux volets communication et consultation. Il serait très utile que les membres du secteur des transports aériens adhèrent à ces modèles de gouvernance.

Le sénateur Kochhar : Ma question vient en complément de celle du sénateur Housakos sur l'énorme écart de tarifs aériens qui existe entre les États-Unis et le Canada. Vous nous avez dit que les taxes sont beaucoup plus importantes au Canada qu'aux États-Unis. Cette différence est tellement importante qu'elle doit forcément s'expliquer par autre chose que les taxes. Nous perdons beaucoup d'argent parce que les gens ne prennent pas de vols directs du Canada vers les États-Unis. Ils vont plutôt à Buffalo ou à Windsor pour emprunter des compagnies américaines, ce qui est peu pratique pour le voyageur et qui entraîne un manque à gagner sur le plan fiscal pour le gouvernement. Y a-t-il d'autres écarts, hormis en ce qui concerne les taxes gouvernementales?

M. Petsikas : Cette fuite des voyageurs de l'autre côté de la frontière s'explique principalement parce qu'il coûte beaucoup moins cher à ces aéroports de faire affaire compte tenu de leurs coûts structurels d'ensemble et du fait qu'ils sont en mesure de s'adapter au niveau de fréquentation. Permettez-moi de vous donner un exemple classique. L'Aéroport international de Plattsburgh est tout juste au Sud de Montréal, le long de l'Interstate 87. Plattsburgh s'est baptisé le « second aéroport international de Montréal », ce qui est plutôt ambitieux. Il est situé sur une base désaffectée de l'U.S. Air Force. Il a une piste en dur de 13 000 pieds qui fait saliver la plupart des gens des opérations. Elle avait été construite pendant la guerre froide pour accueillir des B-52.

L'U.S. Air Force avait abandonné cette base et remis les clés aux responsables du comté de Clinton en leur disant de bien s'amuser avec cette propriété. Le comté a donc hérité gratuitement d'un aéroport. Le comté de Clinton, dans l'État de New York, avait donc une piste et il a décidé de bâtir une aérogare. Plattsburgh s'est alors tournée vers le CNLA, vers Air Canada et d'autres compagnies aériennes en nous disant : pourquoi allez-vous vous poser à Montréal où vous payez des taxes d'atterrissage huit fois supérieures à celles que nous exigeons. Plattsburgh est un aéroport plutôt intéressant pour les compagnies aériennes à bas coûts. Plattsburgh fait une promotion active de son aéroport auprès des Canadiens en provenance de Montréal qui sont on ne peut plus heureux de faire une heure de conduite pour réduire le prix de leur passage aérien.

Pourquoi en est-on arrivé là? Les Américains ont pour politique d'appuyer l'implantation de petits aéroports. Ils estiment que c'est une opportunité. Au Canada, les coûts sont plus élevés à cause du cadre et de l'approche de politique structurelle. Nous devons aller rechercher ces voyageurs à Plattsburgh.

Montreal is not more expensive because we cannot figure out how to run an airport in a cost-effective manner. Rather, it is more expensive because for the last 10 to 15 years Montreal has had to take an old dilapidated airport and turn it into a modern and user-friendly airport. The federal government gave the airport to Montreal in the early 1990s. That cost a lot of money. They have to recover those costs somehow, because no one else is paying for them.

This is what we are getting at when we are saying that if you want us to be competitive, you cannot simply close your eyes and say, "It's user pay, and good luck." Just south of the border, in our largest trading market, they are doing things that are clearly meant to eat our lunch. We must address those issues fundamentally with a long overdue policy review, as Senator Housakos said earlier. We must ask whether it makes sense for us to impose these input taxes. Professor Lazar talked about \$7 billion drained from our customers us and over the last 10 years.

Does it makes sense to tell our airlines and airports to take care of it themselves, to figure it out, build it, and finance it because we are out of this game, and then charge them a monthly fee for things we do not do while crossing our fingers about how they will compete in that respect in the globalized world?

We must to look at some of those structural issues before we can really understand why it is cheaper in the U.S.

Senator Martin: I want to follow up on the question regarding the open skies agreement. What role does the NACC have at the table regarding these agreements?

Mr. Petsikas: The NACC does not have a role in the elaboration of the government's negotiating mandate for these agreements. The individual members of the NACC who operate international air services; for example, Air Canada, WestJet and Air Transat, are invited to submit views on a negotiating mandate, which the Minister of Transport then considers in the establishment of his mandate, in conjunction with his colleague the Minister of International Affairs. Thereafter, the government heads a delegation and invites, at the chief fare negotiator's discretion, observers from the airline industry who have indicated an interest in that particular market.

The government uses us as advisers and observers to give added value to the process through our practical views and our suggestions. The NACC does not do that because, as you can understand, there may be divergent commercial interests among our membership in certain markets, and it is a big no-no for us as a trade association to engage in that.

Ce n'est pas parce que nous ne savons pas comment exploiter rentablement un aéroport que Pierre-Elliott-Trudeau est l'aéroport le plus cher. Si c'est le cas, c'est parce qu'au cours des 10 à 15 dernières années, Montréal a dû transformer un vieil aéroport décrépit en un aéroport moderne et convivial. Le gouvernement fédéral a cédé l'aéroport à la Ville de Montréal au début des années 1990. Cela a coûté cher. Désormais, il faut récupérer les investissements d'une façon ou d'une autre, parce que personne n'est là pour payer la facture.

C'est cela que nous voulons dire quand nous affirmons que, si vous voulez que nous soyons concurrentiels, vous ne pouvez pas simplement vous fermer les yeux en affirmant « il faut facturer l'utilisateur et bonne chance ». Au sud de la frontière, notre plus important partenaire commercial fait ce qu'il faut pour nous jeter sur la paille. Pour régler ce genre de problèmes, il est fondamental que nous examinons la politique, ce qui aurait dû être fait il y a déjà longtemps, comme le sénateur Housakos l'a dit tout à l'heure. Nous devons nous demander s'il est logique d'imposer de telles taxes sur les intrants. Le professeur Lazar dit que l'État a prélevé environ 7 milliards de dollars dans la poche de nos clients et dans la nôtre au cours des 10 dernières années.

Est-il logique pour le gouvernement de demander aux compagnies aériennes et aux aéroports de s'arranger pour récupérer eux-mêmes cette taxe, pour l'intégrer dans leur structure tarifaire et pour la financer parce qu'il s'est retiré de la partie, puis de nous facturer des frais mensuels pour ce qu'il ne fait plus en se croisant les doigts, car il espère que nous serons concurrentiels dans cet univers mondialisé?

Nous devons donc nous pencher sur ces questions structurelles avant de véritablement comprendre pourquoi il est moins coûteux de prendre l'avion aux États-Unis.

Le sénateur Martin : Je vais enchaîner sur la question de l'accord « Ciel ouvert ». Quel rôle le CNLA joue-t-il aux tables de négociation de ces accords?

M. Petsikas : Le CNLA n'a aucun rôle à jouer dans la formulation du mandat de négociation du gouvernement. Les membres du CNLA qui exploitent des services aériens internationaux, comme Air Canada, WestJet et Air Transat, sont invités à faire part de leurs points de vue sur le mandat de négociation, points de vue dont le ministre des Transports tient compte dans la formulation du mandat confié au négociateur, en relation avec son homologue des Affaires internationales. Le gouvernement constitue ensuite une délégation et invite, à la discrétion du négociateur en chef, des observateurs représentant l'industrie du transport aérien qui ont exprimé le vœu de pénétrer tel ou tel marché.

Le gouvernement nous emploie en tant que conseillers et observateurs afin de valoriser le processus grâce à nos points de vue et à nos suggestions pratico-pratiques. Le CNLA ne participe pas à ce genre d'exercices parce que, comme vous pouvez l'imaginer, nos membres défendent des intérêts commerciaux concurrents sur certains marchés et il n'est absolument pas question qu'une association commerciale comme la nôtre se livre à ce genre de choses.

Senator Martin: Mr. Petsikas, you highlighted the importance of Vancouver International Airport as a competitive landing base for the Asia-Pacific gateway and spoke of the concern about cross-border traffic bleed, which has come up at previous committee meetings.

As a resident of Vancouver, I understand the important role of the airport and know that there is a desire and a growing demand to see increased services at the airport. I have heard British Columbian legislators talk about how there seems to be more openness and agreements for the Toronto airport than there are for the Vancouver airport.

Do you think that Canada should pursue more aggressive agreements with the Asian markets? How are we doing in that regard? Do you see that as an important step to take? What progress are we making on that front?

Mr. Petsikas: Thank you for the question. I think we are unanimous at the NACC in our view that Asia-Pacific, as a growth region, remains an absolute priority in terms of opening up our air services. We certainly support open air agreements with the major players in the region, as I mentioned before. I am pleased to say that we are getting there with Japan, although it is sort of baby steps. I hope that we will be able to break through and have a comprehensive blue sky open agreement with them shortly. The problem with Japan is the very congested airports of Tokyo Haneda and Narita. They have slot issues and are trying very hard to manage that problem. It is not always easy to break through those structural issues.

China, of course, is a no-brainer. We need to have as much access with China as possible, both for inbound into China and tourism travel out of China. The new ADS that was agreed upon between China and Canada means is a huge potential market for our tourism industry. The airline industry is delighted with that agreement and we want to ensure that it is successful.

I am sorry to repeat this, but we have capacity entitlements in China that are not being used right now. Air Canada has announced new services and has been very aggressive in the market in terms of building new services, but we are not seeing them come here as much.

From reading the newspapers in the last month or so one might think that Canada does not want access. In fact, we have access, but they are not coming. The same is true for South Korea. There are unused entitlements out of South Korea as well as out of India. Why are they not coming?

That goes to the bigger issue we are talking about in terms of how competitive we are as a destination, first with respect to our air transport network and second with respect to tourism infrastructure. I know that we are not here to talk about that,

Le sénateur Martin : Monsieur Petsikas, vous avez souligné l'importance de l'Aéroport international de Vancouver à titre de siège de la passerelle aérienne vers l'Asie-Pacifique et vous vous êtes inquiété de la fuite des voyageurs aériens de l'autre côté de la frontière, ce dont il a d'ailleurs déjà été question lors de séances précédentes du comité.

En qualité de résident de Vancouver, je comprends le rôle important de cet aéroport et je sais qu'on souhaite une augmentation de la demande de services à cet aéroport, et qu'il y en a d'ailleurs déjà eu une. Des législateurs de la Colombie-Britannique ont déclaré que l'aéroport de Toronto semble plus ouvert et qu'il paraît conclure davantage d'accords que celui de Vancouver.

Estimez-vous que le Canada doit conclure des accords plus agressifs avec les pays asiatiques? Que donne notre action sur ce plan? Considérez-vous que ce soit là une mesure importante qu'il convient de prendre? Quels progrès réalise-t-on sur ce front?

M. Petsikas : Merci pour votre question. Je crois pouvoir dire que nous sommes unanimes au sein du CNLA sur le fait que l'Asie-Pacifique, région en pleine croissance, doit être une priorité absolue en ce qui concerne l'ouverture de nos services aériens. Comme je l'ai dit tout à l'heure, nous sommes bien sûr favorables aux accords « Ciel ouvert » avec les principaux acteurs de la région. Je suis heureux de vous dire que nous sommes en train de négocier avec le Japon, même si nous n'en sommes qu'aux balbutiements. J'espère que nous pourrions réaliser des percées et conclure sous peu un véritable accord « Ciel bleu ». Malheureusement, les aéroports japonais, comme ceux de Haneda et de Narita, à Tokyo, sont particulièrement congestionnés. Il y a des problèmes de créneaux que nous nous efforçons de résoudre. Il n'est pas toujours facile de régler ce genre d'aspects structurels.

Quant à la Chine, il n'y a pas de questions à se poser. Nous devons avoir le meilleur accès possible en Chine, tant pour les vols à destination de ce pays que pour l'acheminement des touristes chinois vers l'étranger. Le nouveau SDA conclu entre la Chine et le Canada est synonyme de potentiel énorme pour notre industrie touristique. L'industrie du transport aérien est très satisfaite de cet accord dont nous voulons garantir le succès.

Je suis désolé de me répéter, mais il existe actuellement en Chine un véritable marché potentiel que nous n'exploitons pas. La société Air Canada a annoncé ses nouveaux services et se montre très agressive sur ce marché, ce qui n'empêche que les Chinois ne viennent plus autant chez nous.

À la lecture des journaux du mois dernier, on pourrait penser que le Canada n'est pas intéressé à accéder au marché chinois. Ce n'est pas le cas, nous avons accès à ce marché, mais les Chinois ne viennent pas chez nous. C'est la même chose pour la Corée du Sud. Des lignes non exploitées au départ de la Corée du Sud ont été vendues à l'Inde. Pourquoi les Sud-Coréens ne viennent-ils pas chez nous?

Voilà qui nous ramène à la plus grande question dont je parlais tout à l'heure, celle de la compétitivité du Canada en tant que destination internationale, d'abord en ce qui concerne notre réseau de transport aérien et, deuxièmement, en ce qui concerne

but that is one reason we set up our coalition. How do we get more Chinese to visit here? As I said, it may help if it were cheaper for Chinese carriers to land in Vancouver than in Seattle. We have to fix that. British Columbia took a step in that direction. We have more to do, especially at the federal level.

Other big ones for Vancouver are Korea and Australia. Australia, unfortunately, did not want to play ball with us when they could have. They balked on one of our provisions, but we came close to having an open blue sky agreement with them. We would absolutely love to have one.

There is no double-talk from the NACC on whether we want open agreements with Asia-Pacific. We agree that most of those target markets are key for us.

Senator Martin: You have pointed out we should explore the key issue of unused entitlement. Thank you very much.

Senator Zimmer: A study commissioned by the National Airlines Council of Canada recommends that the Canadian government eliminate ground rents for Canadian airports, the airport travellers security charge and federal excise tax on jet fuel. Are these taxes currently being charged to the consumer or do the airlines pay a portion of these taxes? If the government were to eliminate its expenses and taxes, would the benefit be seen by consumers via reduced rates?

Mr. Petsikas: Thank you for your question. With respect to your first question, airport rents are charged to airport authorities by the federal government for the use of the Crown land on which the airports sit. It is an expense charged to the airports, but the airports normally turn around and recover that expense through fees and charges to their users. Their biggest, most important users are the airlines. You will normally see a component — a significant component — of the airport rent charge, for example, to Pearson Airport, which has to be recovered from landing fees at the airport.

If you were to magically cut airport rents, and once we stop partying and drinking champagne, we could sit down and say, “What happens now?” As a rule, if we take that example, rents at Pearson represent approximately 15 per cent to 18 per cent of their overall budget that they must recover through their fee structure. If you remove that, technically, they could always say, “Great, we just have lower overall fees. We can reduce our fees.” Or they could take the money and put it in the bank somewhere and let the interest grow and maybe buy a nice train to downtown one day.

notre infrastructure touristique. Je sais que nous ne sommes pas ici pour parler de cela, mais c’est une des raisons pour lesquelles nous avons mis sur pied cette coalition. Comment faire en sorte que plus de Chinois viennent ici, chez nous? Comme je le disais, il serait peut-être bien que les transporteurs chinois aient à payer moins cher pour atterrir à Vancouver qu’à Seattle. Il faut régler ce problème. La Colombie-Britannique a fait un pas dans cette direction. Il faut faire davantage, surtout à l’échelon fédéral.

Les autres grands marchés pour Vancouver sont la Corée et l’Australie. Malheureusement, l’Australie a refusé de faire un pas de deux avec nous quand cela aurait été possible. Les Australiens ont rechigné à cause d’une de nos dispositions, mais nous étions à un poil de conclure un accord « Ciel ouvert » avec eux. Nous adorerions avoir un tel accord.

Le CNLA ne tient pas de double langage relativement à la nécessité de conclure des accords « Ciel ouvert » avec les pays de la région Asie-Pacifique. Nous convenons que la plupart de ces marchés cibles sont fondamentaux pour nous.

Le sénateur Martin : Vous avez souligné que nous devrions analyser la question fondamentale des droits non exploités. Merci beaucoup.

Le sénateur Zimmer : Une étude commandée par le Conseil national des lignes aériennes du Canada recommande que le gouvernement fédéral renonce aux loyers imposés aux aéroports canadiens, à la taxe de sécurité réclamée aux voyageurs et à la taxe d’accise fédérale sur le carburant aviation. Actuellement, ces taxes sont-elles entièrement répercutées sur les clients ou les compagnies aériennes en assument-elles une partie? Si le gouvernement devait éliminer ces charges d’exploitation et taxes, le consommateur en ressortirait-il gagnant sous la forme d’une diminution des tarifs aériens?

M. Petsikas : Merci pour votre question. Pour ce qui est de votre première question, je dois dire que les loyers des aéroports sont facturés aux autorités aéroportuaires par le gouvernement fédéral au titre de l’utilisation des terres de la Couronne. Il s’agit d’une charge d’exploitation imposée aux aéroports qui, normalement, répercutent cette dépense aux usagers sous la forme de redevances et de frais divers. Les usagers les plus importants sont les compagnies aériennes. Normalement, une partie assez importante du loyer payé par les aéroports, comme à Pearson par exemple, est récupérée sous la forme d’une taxe d’atterrissage.

Si, d’un coup de baguette magique, nous pouvions éliminer les loyers imposés aux aéroports, après avoir abondamment célébré la nouvelle nous pourrions nous asseoir et nous demander ce qu’il faudrait faire à partir de là. Revenons sur l’exemple du loyer de l’Aéroport Pearson. Celui-ci représente 15 à 18 p. 100 du budget global de fonctionnement de l’aéroport que celui-ci doit récupérer par le truchement de charges et de redevances. Si les aéroports n’avaient plus de loyer à payer, techniquement, ils pourraient dire : « Parfait, nous allons réduire les redevances que nous prélevons en général ». Ou alors, ils pourraient garder l’argent pour le placer quelque part afin qu’il rapporte des intérêts et ainsi, peut-être, pouvoir se payer un jour une belle liaison ferroviaire avec le centre-ville.

Pearson, to their credit, has publicly committed to applying 100 per cent of any relief they get on airport rents to rates and charges. We applauded Pearson for that commitment. We basically have a commitment that says, if you reduce it by 20 per cent, you will get a 20 per cent decrease in your landing fees.

That is good for many of people. That is good, obviously, for the primary user who pays the landing fee, which is the airline, and eventually it will be good for our customers because that will allow us to reduce our available seat mile cost, which normally will translate into lower fares for our commuter.

The ATSC is a tax collected by the airline on behalf of the Crown. It is charged directly to the customer, the passenger. If you eliminate that the passenger will eliminate anywhere from \$18 to \$26 return fare, times a family of four going to Europe, you have saved \$100 in your pocket, which you can now use to go see Euro Disney, or anything else, as opposed to paying it into the kitty. That gives you a portrait as to who gets what in terms of benefits.

I think you asked who will see them and how this benefit will be transferred. As I said, if you lower unit costs for air carriers, as a general rule you will be able to lower fares for consumers. That is our objective. If we can operate with a lower fare structure, there is no reason why we cannot go out there and charge lower fares. Essentially, if you move everything down from the margin, you now have a lower cost rate, the fare goes down and everyone is happy.

The benefits then flow within the economy at large. I know we are always sensitive to this, but they say that the airlines always show up and yell and scream about their tax breaks, give us our tax break. They want to put it in our pockets and go home and be happy.

We emphasize, and Professor Lazar, a respected academic, has demonstrated, that if you take these costs out of the system you will have a huge win-win for everyone. That is a win-win for not only a more competitive, cost-effective structure for airlines and their passengers to work in, but also our ability to better support economic activity, development, improved productivity here in Canada and make ourselves globally competitive. It is clear in Professor Lazar's report that it is a win-win for everyone, not just users of the system. That is our basic line.

L'Aéroport Pearson, et c'est tout à son honneur, a publiquement annoncé qu'il répercuterait la totalité de toute réduction de loyer sur les frais de service et les redevances qu'il impose. Nous nous sommes réjouis de ce genre d'engagement qui consiste essentiellement à dire que si la réduction est de 20 p. 100, les taxes d'atterrissage seront également réduites de 20 p. 100.

C'est une bonne chose pour beaucoup. C'est évidemment bon pour les principaux usagers qui paient les taxes d'atterrissage, c'est-à-dire les compagnies aériennes et, en fin de compte, ce sera bon pour leurs clients parce que les compagnies pourront réduire leur coût de sièges-milles offerts et normalement diminuer par le fait même le prix des billets d'avion.

Le DSPTA est une taxe que les compagnies aériennes prélèvent pour le compte de l'État. Elle est directement imposée aux passagers. Si vous l'éliminez, les passagers gagneront 18 à 28 \$ sur un passage aller-retour. Quand on multiplie cette somme par quatre, pour une famille se rendant en Europe, l'économie totale est de 100 \$ que les gens peuvent utiliser pour aller à Euro Disney ou faire une autre activité plutôt que d'alimenter leur tirelire. Tout le monde en ressort gagnant, non seulement parce que la structure est plus compétitive et plus rentable pour les compagnies aériennes et pour les passagers, mais aussi parce qu'il est alors possible pour les transporteurs de mieux soutenir le développement économique, d'améliorer la productivité au Canada et d'être concurrentiels à l'échelle internationale. Voilà qui vous donne une idée de ceux qui peuvent profiter de ce genre de retombées.

Vous vouliez savoir qui va profiter de telles mesures et comment ces avantages seront répercutés. Comme je le disais, si vous réduisez les coûts unitaires pour les transporteurs aériens, en règle générale vous devriez pouvoir également réduire les tarifs imposés aux consommateurs. C'est du moins notre objectif. S'il nous est possible d'appliquer une structure tarifaire inférieure, il n'y a aucune raison que nous n'adoptions pas des tarifs moins élevés. Si nous faisons tout descendre d'un cran, les coûts sont moins élevés, le prix des billets d'avion également et tout le monde est content.

Dès lors, c'est l'économie en général qui en bénéficie. Je sais, nous sommes toujours très sensibles à ce genre de choses et on nous reproche de réclamer à cor et à cri des abattements fiscaux. Ils veulent qu'on se les mette dans la poche, qu'on rentre chez nous et qu'on soit heureux ensuite.

Le professeur Lazar, universitaire respecté, a démontré que si l'on retirait ces coûts du système, tout le monde en sortirait gagnant; nous insistons là-dessus. Tout le monde en ressortirait gagnant, non seulement parce que la structure serait plus compétitive et plus rentable pour les compagnies aériennes et pour les passagers, mais aussi parce que les transporteurs seraient alors davantage en mesure d'appuyer le développement économique, d'améliorer la productivité au Canada et d'être concurrentiels à l'échelle internationale. Il ressort clairement du rapport du professeur Lazar que cette formule serait gagnante pour tout le monde, pas uniquement pour les usagers du système. C'est fondamentalement ce que nous soutenons.

If we can see our way through to revising these policies with that in mind, then, in the long term, we will go far in terms of placing ourselves among the leaders of the travel and tourism business and in terms of overall competitiveness.

Senator Zimmer: Do you know approximately how much you raise per year from all of these taxes? Is 100 per cent of it ploughed back into the infrastructure and the building of the airports or does any of it go to general revenue?

Mr. Petsikas: Are you talking about the airport rents, ATC and fuel excise tax?

Senator Zimmer: Yes.

Mr. Petsikas: We have estimated that it is about \$800 million a year that the government is currently charging in these fees and taxes. All of that goes to general revenues. Nothing is earmarked for the aviation industry.

We suggested in the past that one of the roadblocks we run into is the Department of Finance with respect to airport rents. They tell us these are standard guidelines for the use of Crown properties. When someone uses a Crown property for his or her benefit they have to pay rent to the Crown. That is fair enough.

What we are saying, however, is that they pay rent to the Crown in order to ensure that fair return to the taxpayer for the use of those lands. There is no argument there. I am a taxpayer; I agree with that.

However, in the context of the air transport system, the taxpayer, over the last 10 to 15 years, has done well, I would suggest. Why? In the 1990s and the early part of this decade, the airports were devolved and set up under these authorities. We have conservatively estimated their taxpayer shareholder value at the time of those assets to be about \$1.2 billion to \$1.5 billion. In this decade alone we have paid, as an industry, and our customers, almost \$3 billion in airport rents for those same assets that were worth \$1.2 billion. Over the life of the airport leases as they are now, you will add another \$5 billion to \$6 billion to that amount for a \$1.2 billion investment by the taxpayer. I would say the taxpayer has done pretty well.

We are saying let us stop there and review what it has done for the competitiveness and structural costs of this industry. Let us find a way to help this industry become more competitive and to better support economic development activity in Canada. Do you plough it back in and say, finances, we do not earmark any revenues? Give us the revenues and put them in the pot and then the government, in its discretion, decides where the money goes.

We said do you want to take \$300 million at least and earmark it for things like security and infrastructure upgrades at the airport. We have suggested that, but have gotten nowhere.

Si nous parvenions à trouver une façon de refondre ces politiques dans cet esprit, à long terme, nous pourrions faire beaucoup pour nous positionner aux côtés des chefs de file de l'industrie du voyage et du tourisme et être généralement plus compétitifs.

Le sénateur Zimmer : Avez-vous une idée de ce que représentent annuellement toutes ces taxes? Ces taxes sont-elles réinvesties en totalité dans l'infrastructure, pour financer la construction d'aéroports, ou sont-elles versées au Trésor?

M. Petsikas : Vous voulez parler des loyers des aéroports, de la redevance ATC et de la taxe d'accise sur le carburant?

Le sénateur Zimmer : Oui.

M. Petsikas : Nous avons estimé qu'à l'heure actuelle, le gouvernement récupère environ 800 millions de dollars grâce à ces redevances et taxes. Tout cet argent est versé au Trésor et rien n'est destiné à l'industrie de l'aviation.

Dans le passé, nous avons indiqué que le ministère des Finances, en ce qui concerne les loyers des aéroports, représente un des obstacles auxquels nous nous heurtons. Ces gens-là nous disent qu'il y a des lignes directrices régissant l'utilisation des propriétés de l'État. Tous ceux qui exploitent une propriété de l'État pour leur propre bénéfice doivent verser un loyer à la Couronne. Ça, ça va.

En revanche, nous maintenons que le locataire de l'État paie un loyer afin que le contribuable touche sa juste part au titre de l'utilisation des terres de la Couronne. Personne ne conteste cela. Je suis contribuable et je suis d'accord.

Cependant, dans le cas du système de transport aérien, au cours des 10 à 15 dernières années, je pense que le contribuable s'en est relativement bien sorti. Pourquoi? Parce que tout au long des années 1990 et au début de cette décennie, les aéroports ont été transférés et confiés à des autorités locales. Nous avons évalué à quelque 1,2 milliard à 1,5 milliard de dollars la valeur des actifs de l'époque pour le contribuable-actionnaire. Durant cette décennie, l'industrie et ses clients ont payé près de 3 milliards de dollars en loyers d'aéroport pour les mêmes actifs qui étaient évalués à 1,2 milliard de dollars. Si on fait le calcul sur la durée de vie de ces aéroports, les loyers rapporteront 5 à 6 milliards de dollars de plus, encore une fois pour un investissement initial de 1,2 milliard de dollars par le contribuable. Je dirais que le contribuable s'en est plutôt bien sorti.

Nous prétendons qu'il faut mettre sur pause pour examiner les répercussions de ce régime sur la compétitivité et les coûts structurels de l'industrie. Essayons de trouver une façon d'aider cette industrie à devenir plus compétitive et à mieux soutenir le développement économique au Canada. Est-ce que vous réinvestissez tout en demandant au ministère des Finances de ne pas réserver de revenus? Donnez-nous toutes ces recettes, versez-les dans le pot commun et le ministère décidera de dépenser cet argent comme bon lui semble.

Nous, nous avons souhaité que 300 millions de dollars au moins soient affectés à des aspects comme l'amélioration de la sécurité et des infrastructures aéroportuaires. C'est ce que nous avons recommandé, mais nous n'avons rien obtenu.

We are open to all sorts of solutions to try to stop this — and I will not call it a bleed. Is that fair return for the taxpayer? I would call that a fair windfall for the taxpayer, to be frank.

Senator Zimmer: I was pleased to hear you comment about the open sky agreement. I am interested in the one with the United Arab Emirates and the nations around it. They are becoming a key hub in that part of the world. Currently, I believe both airlines operate three times a week directly to Montreal and Toronto. They are interested in doing that on a daily basis. What is the possibility of that happening? Apparently they do have the passengers.

Mr. Petsikas: The possibility is high. If they had the rights they could do that. The question is what traffic are they carrying? Fundamentally, is that consistent with what should be the overall interests of Canada under the Blue Sky agreement?

Again, the minister has, under Blue Sky, the discretion to decide. There are many stakeholders involved in these open skies agreements. There are the airlines, airports, communities, shippers, passengers, et cetera. The minister is charged under the policy to say that he wants to hear from everyone to get a good sense as to whether or not we have a good balance so that it is a win on a general basis.

One of the problems with what the UAE are proposing is that we know that the origin destination market between that and the UAE would not support daily wide-body or super wide-body service. As you know, they have a lot of super wide-bodies coming into their fleet.

We believe that the problem with the UAE is simple. They have given themselves the objective of building this monstrous hub in the middle of the desert, which they are almost finished building. They have given their carrier the ability, with financial backing, to go out there and buy huge numbers of these jumbo jets and super jumbos, for example, in Dubai, with a population base of 400 million people. That is to give you an idea.

In three or four years, the Emirates will have more than 200 wide-body aircraft for 300 million people. Deutsche Lufthansa, one of the largest international airlines in the world, is talking about maybe 110 or 120 to serve a market of 90 million people. That is 20 times more. Something does not add up there, and we know what is going on. They want to build this big hub. They want to make Canada one of their nice little spokes flowing into their hub.

Nous sommes ouverts à toutes sortes de solutions pour essayer d'arrêter cette — je n'utiliserai pas le mot ponction. Peut-on parler de rapport équitable pour le contribuable? Très franchement, je dirais que c'est plutôt une véritable manne pour lui.

Le sénateur Zimmer : J'ai été heureux d'entendre ce que vous avez dit au sujet de l'accord « Ciel ouvert ». Je m'intéresse à celui que proposent les Émirats arabes unis et les pays qui l'entourent. Les Émirats sont en train de devenir une importante plaque tournante dans cette partie du monde. Pour l'instant, je crois que les deux compagnies aériennes exploitent trois vols directs par semaine à destination de Montréal et de Toronto. Elles voudraient porter la fréquence à trois vols par jour. Quelles chances a-t-on d'en arriver là? Apparemment, le potentiel de passagers est là.

M. Petsikas : La possibilité que ça se produise est énorme. Si ces compagnies aériennes obtiennent les droits nécessaires, elles pourraient y parvenir. La question est de savoir quel trafic elles vont absorber. Ce projet va-t-il dans le sens des intérêts généraux du Canada en vertu de l'accord « Ciel bleu »?

Encore une fois, c'est le ministre qui, en vertu de l'accord « Ciel bleu », a le pouvoir discrétionnaire de décider. De nombreux intervenants sont concernés par les accords « Ciel ouvert ». Il y a les compagnies aériennes, les aéroports, les collectivités, les expéditeurs, les passagers et ainsi de suite. En vertu de la politique en vigueur, le ministre doit indiquer qu'il veut entendre ce que toutes les parties ont à dire pour déterminer si nous sommes en situation d'équilibre de sorte que tout le monde ressorte gagnant.

L'un des problèmes avec la proposition des Émirats arabes unis, c'est que les marchés intermédiaires au départ et à destination des Émirats ne suffiraient pas à justifier trois vols quotidiens de gros ou de très gros porteurs. Comme vous le savez, les Émiriens sont en train d'acheter beaucoup de supergros porteurs.

Dans leur cas, nous estimons que le problème est simple. Ils se sont fixé pour objectif de bâtir une énorme plaque tournante en plein milieu du désert dont ils ont d'ailleurs presque terminé la construction. Ils ont donné à leur transporteur la capacité, à grands renforts de subventions, de se procurer une grande quantité de gros et de très gros porteurs pour des populations qui, dans le cas de Dubaï, par exemple, sont de 400 millions de personnes. Cela vous donne un ordre d'idées.

D'ici trois ou quatre ans, les Émirats auront plus de 200 avions gros porteurs pour un marché de 300 millions de personnes. La Lufthansa, la compagnie aérienne allemande, qui a l'un des plus gros réseaux du monde, envisage de mettre en service 110 ou 120 gros porteurs pour un marché de 90 millions de personnes. C'est 20 fois plus. Il y a quelque chose qui ne cadre pas ici et nous savons ce que c'est. Les Émiriens veulent bâtir une énorme plaque tournante et ils veulent que le Canada contribue à l'alimenter.

Our position is simple at the National Airlines Council of Canada. Why do we not focus on building our hubs here in Canada? Why do we not focus on value-added agreements for all stakeholders in Canada?

Under the UAE scenario, you will have some winners, and some airports and communities will be happy, but some airports, communities, and airlines will not come out winners. In the end, the balance of probabilities does not work.

The minister has said this is not in Canada's overall interest. We support this position. It is not a question of protectionism. It is a question of saying that we prefer to build a strong industry here in Canada. We prefer to build strong airports here in Canada. If we see something that clearly is a threat to our ability to do that, we will have a second look. The UAE have a wonderful strategy, but if we do not want to buy into it as far as we are concerned. They have to fly the planes, and good luck to them, but it will not be at the expense of a strong base here in Canada for our transport.

Senator Zimmer: I want to give a bouquet to you and the transport committee. The new building in Winnipeg looks not only magnificent but functional and consumer friendly. We are looking forward to being able to get into it. It looks like a wonderful structure. Thank you. We needed it badly.

Mr. Petsikas: I am glad to hear that. We worked with the airport authority there, and we hope it will work well for our customers, for you and for everyone.

Senator MacDonald: Mr. Petsikas, thank you for coming here today. I have a question concerning the structure of your organization, the National Airlines Council of Canada. I noticed that Air Canada, WestJet, Air Transat and Jazz Air are all members. I noticed that Porter is not. I am curious why Porter Airlines is not a member. Will you clarify why Porter does not participate in the organization?

Mr. Petsikas: We are an organization that has bylaws that establish what type of airlines can join our association as full national members or as associate members. Full on national members, voting members, I believe, is a criteria that is open to everyone if you meet those criteria. I am working from memory here, but I think you must have a scheduled international, domestic licence, and you have to operate aircraft over a certain seat capacity, which is, I believe approximately 89 seats. I am saying that subject to the fact that I am working from memory here and I may be wrong. The point is that there are criteria. If you satisfy those objective criteria, you can ask for membership and, as a general rule, you will get membership in the NACC.

La position du Conseil national des lignes aériennes du Canada est simple. Pourquoi ne pas chercher plutôt à nous doter de notre propre plaque tournante ici, au Canada? Pourquoi ne pas faire fond sur des accords présentant une valeur ajoutée pour tous les intervenants au Canada?

Avec le scénario des États arabes unis, il y aura des gagnants, car quelques aéroports et collectivités tireront leur épingle du jeu, mais d'autres y perdront certainement, comme les compagnies aériennes canadiennes. En fin de compte, selon toute probabilité, cette formule ne jouera pas en notre faveur.

Le ministre a déclaré que celle-ci ne va pas dans le sens des intérêts généraux du Canada. Nous sommes d'accord avec lui. Ce n'est pas une question de protectionnisme, c'est simplement question de dire que nous préférons bâtir une industrie forte ici, au Canada. Nous préférons avoir des aéroports solidement ancrés ici, chez nous. Si nous voyons quoi que ce soit qui, à notre avis, risque de menacer notre capacité à réaliser cet objectif, alors il faudra examiner la chose de plus près. Les États arabes unis ont une merveilleuse stratégie, mais en ce qui nous concerne, nous n'entendons pas y adhérer. Ils vont devoir remplir leurs avions et nous leur souhaitons bonne chance, mais ça ne sera pas aux dépens de notre projet d'instaurer une base solide au Canada pour nos transports aériens.

Le sénateur Zimmer : Je vous tire mon chapeau, à vous ainsi qu'au Comité des transports. La nouvelle aérogare de Winnipeg est non seulement magnifique, mais elle est aussi fonctionnelle et conviviale. Nous avons hâte d'y mettre les pieds. C'est une très belle structure. Merci, car nous en avons vraiment besoin.

M. Petsikas : Je suis heureux de l'entendre. Nous avons collaboré avec l'autorité aéroportuaire de Winnipeg et nous espérons que tout ira bien pour nos clients, pour vous et pour tout le monde.

Le sénateur MacDonald : Monsieur Petsikas, je vous remercie de vous être déplacé aujourd'hui. Je vais vous poser une question au sujet de la structure de votre organisation, le Conseil national des lignes aériennes du Canada. J'ai remarqué que les compagnies Air Canada, WestJet, Air Transat et Jazz Air en sont toutes membres, mais pas Porter. J'aimerais savoir pourquoi Porter n'en est pas membre. Pourriez-vous nous préciser pourquoi cette société ne participe pas à votre organisation?

M. Petsikas : Notre organisation est régie par un règlement intérieur qui précise le genre de compagnies aériennes pouvant devenir membres, que ce soit à part entière ou en qualité de membres associés. La catégorie des membres transporteurs nationaux à part entière, les membres votants je crois, est ouverte à tout le monde à condition de répondre aux critères établis. Je vous réponds de mémoire, mais je crois qu'il faut être une compagnie régulière offrant des vols internationaux et intérieurs et exploitant des appareils d'une capacité minimale d'accueil de 89 sièges, si je ne m'abuse. Encore une fois, je vous réponds de mémoire et il est possible que je me trompe. Ce que je veux dire, c'est qu'il y a des critères. Si vous répondez à ces critères objectifs, vous pouvez demander à devenir membre du CNLA et, en général, rien ne s'opposera à ce que vous le deveniez.

Porter Airlines has never asked for membership in our organization, either as a national carrier or as an affiliated associate member carrier. By the way, the associate member category is much broader in terms of the criteria. It is less prescriptive in terms of the criteria. Tomorrow, Porter could call us and say, "Listen, I would like to sit in and be an associate member of your group and follow what you are doing and maybe support you." However, we have never received that call. I will not put myself in Bob Deluce's shoes and determine if he should make that call. I believe Porter is a member of ATAC and sit on the board. It is quite possible that Porter is fully satisfied with how things are working on ATAC at this point.

Senator MacDonald: Are there any of those criteria that do not apply to them or that they do not satisfy?

Mr. Petsikas: Do you mean in terms of the national carrier?

Senator MacDonald: I mean in terms of the criteria for being a member of the organization.

Mr. Petsikas: I apologize because I do not have a copy of our bylaws with me. I will have to check. For sure, there would be no problem for them becoming an associate member. As to a full national voting member, with your permission, we will have to check. I am looking at our national operations director. She will be happy to send you a copy of those criteria in our bylaws. I know the type of operation that Porter has. Off the top of my head, I believe they could satisfy those, but we will send you the criteria.

Senator MacDonald: When the organization was set up initially, were invitations sent out to all of the airlines operating in Canada to become members or associate members? Were they invited? Were Air Transat and WestJet invited?

Mr. Petsikas: At the time, certain airlines indicated an interest — we were all members of ATAC — to perhaps explore a new initiative in terms of trade representation. Those airlines got together and formed the nucleus of what is today the NACC, the four founding members. We did not send out invitations to others.

One of the sensitivities we had is that we were not necessarily looking to poach and grab member airlines from ATAC, because it was not in our interest to weaken ATAC or to try to take over their membership.

We determined that ATAC had a corporate governance structure that was good for what they did. They have a wide representation at flight schools, small regional carriers, charter operators, et cetera, which is great. We decided we wanted an association focused primarily on the issues that affect the large domestic and international operators here in Canada. That is generally who you see before you in terms of the airlines

Porter n'a jamais demandé à devenir membre de notre organisation, pas plus en qualité de transporteur national qu'en qualité de membre affilié. Soit dit en passant, pour la catégorie des membres associés, les critères sont beaucoup plus souples. Ils sont moins exigeants. Demain, Porter pourrait nous appeler pour faire partie de notre association en qualité de membre associé afin de suivre nos travaux et éventuellement de nous soutenir. Cependant, personne de la compagnie ne nous a appelés. Je ne vais pas me mettre dans les souliers de Bob Deluce pour vous dire s'il devrait nous appeler. Je crois savoir que Porter est membre de l'ATAC et qu'elle siège au conseil. Il est fort possible que la compagnie soit pleinement satisfaite de la façon dont les choses se déroulent à l'ATAC pour l'instant.

Le sénateur MacDonald : Est-ce qu'un de vos critères ne s'applique pas à Porter ou la compagnie ne répond-elle pas à tous les critères établis?

M. Petsikas : Vous voulez parler de la catégorie des transporteurs nationaux?

Le sénateur MacDonald : Je parle des critères exigés pour devenir membre de votre organisation.

M. Petsikas : Excusez-moi, parce que je n'ai pas copie de notre règlement intérieur. Il va falloir que je vérifie. Une chose est sûre, rien ne s'opposerait à ce que Porter devienne membre associé. Toutefois, si vous me le permettez, nous allons d'abord vérifier ce qu'il en est pour la catégorie de membre national votant. Je jette un coup d'œil du côté de notre directrice nationale des opérations qui se fera plaisir de vous envoyer une copie de nos règlements intérieurs qui précisent les critères en question. Je connais les opérations de Porter et je peux vous dire a priori que la compagnie se conforme aux critères établis, mais nous allons tout de même vous faire parvenir les critères en question.

Le sénateur MacDonald : Quant votre organisation a été mise sur pied, avez-vous invité toutes les compagnies aériennes exploitant des services au Canada à devenir membres à part entière ou membres associés? Avez-vous lancé des invitations? Est-ce qu'Air Transat et WestJet ont été invitées?

M. Petsikas : À l'époque, certaines compagnies aériennes se sont dites intéressées — nous étions alors tous membres de l'ATAC — à étudier une nouvelle forme de représentation commerciale. Ces compagnies aériennes se sont regroupées pour former le noyau de ce qui allait devenir le CNLA grâce à l'impulsion des quatre membres fondateurs. Nous n'avons invité personne d'autre.

Nous devons nous garder de marauder les compagnies aériennes membres de l'ATAC pour les attirer à nous parce qu'il n'était pas de notre intérêt d'affaiblir l'ATAC ou d'essayer de lui prendre des membres.

À l'époque, nous nous sommes dit que la structure de gouvernance de l'ATAC était bonne pour ce que faisait l'association. Elle est très représentative des écoles de pilotage, des petits transporteurs régionaux, des exploitants de services de frètement et ainsi de suite, ce qui est parfait. Nous, nous nous sommes dit que nous voulions créer une association s'intéressant tout particulièrement aux enjeux qui concernent les grands

represented here today. There was no attempt to exclude or say this is our little club. There was an attempt to say we think we need something with a better fit, and we want to dedicate more of our resources to dealing with our specific issues. At ATAC, it was more of a diversified approach in terms of the membership and their specific interest, which is perfectly legitimate. We wish them luck. They are doing well, and it is a perfectly legitimate operation and we have no problem with it.

Senator MacDonald: Would you not want to encourage a carrier like Porter to become part of your group? Would it not strengthen your group?

Mr. Petsikas: I will defer the question. You might want to ask that question of Mr. Deluce. I cannot speak to his interests. As I said, he may be very happy with the service and representation he has at ATAC. I cannot sit here today and say whether he should apply to the NACC for membership. I respectfully recommend you might want to ask him that question directly. If for any reason he feels that, no, he would like a change in his life as well, then, as I said, we would be happy to entertain any interests he may or may not have to join our group. I cannot tell you today that he should call us.

Senator MacDonald: I am not sure if my question was completely answered, but thank you.

Senator Frum: Thank you for your interesting presentation. When you send us the supplementary numbers that Senator Housakos asked for about domestic comparisons, I would also be interested in the example you gave about Beijing to Seattle versus Beijing to Vancouver costs. That is a big issue. You mentioned the trends on tourism. Do you see a direct link between the decline of tourists and the increase in landing fees? Can you chart that decline?

Mr. Petsikas: I am not an expert on tourism trends in Canada. We work with the Tourism Industry Association of Canada. David Goldstein can give you a good idea as to why we are seeing numbers dropping in terms of inbound tourism. Let us be clear. A lot of that was due to the advantage we had with the Canadian dollar. A lot of the drop in aggregate numbers comes from cross-border, which is no longer there. We cannot blame it all on our landing fees issues.

We are working with TIAC to focus policy recommendations on aviation-related and aviation-based travel and tourism. We have identified the cost issue and the hassle factor, for example, in terms of customs border control security, et cetera. TIAC has identified issues such as the GST rebate for passengers whereby people from abroad used to be able to apply for rebate of their VAT, value added tax when they purchased items. It became a complicated process and was cancelled for a time, but it was

transporteurs intérieurs et internationaux du Canada. Ces grands transporteurs sont essentiellement représentés par notre association. Nous n'avons pas voulu exclure qui que ce soit ni devenir un petit club exclusif. Nous avons voulu créer une organisation qui corresponde mieux à ce que nous faisons et nous avons voulu consacrer davantage de ressources à des dossiers bien précis. L'approche de l'ATAC était beaucoup plus diversifiée tant en ce qui concernait sa composition que l'intérêt de ses membres, ce qui est tout à fait légitime. Nous lui souhaitons bonne chance. L'ATAC fait du bon travail, c'est une organisation tout à fait légitime et elle ne nous cause aucun problème.

Le sénateur MacDonald : Vous n'auriez pas envie d'inciter un transporteur comme Porter à faire partie de votre groupe? Ne viendrait-il pas renforcer votre groupe?

M. Petsikas : Je préfère ne pas répondre à cette question que vous devriez poser à M. Deluce. Je ne peux pas parler en son nom. Comme je le disais, il est peut-être très heureux du genre de service et de représentation qu'il obtient à l'ATAC. Je n'ai pas à venir vous dire, aujourd'hui, qu'il devrait demander à devenir membre du CNLA. Je vous invite, respectueusement, à lui poser directement cette question. Si, pour une raison ou une autre, il estime en être au stade où il veut changer quelque chose dans sa vie, alors, comme je l'ai dit, nous serions heureux de donner suite à son désir de se joindre à nous, mais peut-être préférera-t-il ne pas le faire. Je ne vais pas vous dire aujourd'hui qu'il devrait nous appeler.

Le sénateur MacDonald : Je ne crois pas que vous ayez entièrement répondu à ma question, mais je vous remercie.

Le sénateur Frum : Merci beaucoup pour votre intéressant exposé. Quand vous nous ferez parvenir les autres données réclamées par le sénateur Housakos au sujet des comparaisons au niveau intérieur, j'aimerais avoir plus de précisions relativement, par exemple, aux différences de coûts entre la desserte Beijing-Seattle et Beijing-Vancouver. C'est un grand problème. Vous avez parlé des tendances en tourisme. Voyez-vous un lien direct entre la diminution du nombre de touristes et l'augmentation des taxes d'atterrissage? Pouvez-vous nous décrire ce déclin?

M. Petsikas : Je ne suis pas expert des tendances touristiques au Canada. Nous collaborons avec l'Association de l'industrie touristique du Canada, l'AITC. David Goldstein pourrait vous donner une bonne idée des raisons pour lesquelles le nombre de visiteurs en provenance de l'étranger est en train de diminuer. Soyons lucides. La faiblesse de notre devise nous a beaucoup avantagés dans le passé. Une grande partie de la diminution globale est attribuable à la baisse de fréquentation par les Américains. On ne peut pas tout mettre sur le compte de la taxe d'atterrissage.

Nous collaborons avec l'AITC pour recommander des stratégies touchant au transport et au tourisme dépendant de près ou de loin du transports aériens. Nous avons constaté des problèmes que nous attribuons aux coûts et au facteur contrariété, comme les contrôles douaniers. L'AITC a constaté d'autres problèmes, comme la disparition de la ristourne de la TPS grâce à laquelle les passagers pouvaient récupérer les montants versés en TPS au Canada sur leur TVA, taxe à la

brought back. I understand that it is a complicated thing to manage and many people do not bother. Visa and border control issues play a huge part as well. At times we have to tell our friends at TIAC to sit down and have a drink. What are they supposed to do? Mexico is a huge potential growth market, but Canada hit them with a visa issue two years ago because of a problem with asylum claims. We will have to figure out a way to better coordinate decisions taken in that respect by the Minister of Public Safety with other considerations. Clearly, we agree that we must protect our borders and ensure that people do not abuse our generous system. No one disagrees with that. However, it must be done in a way that mitigates the impact on our ability to attract tourists from these countries to Canada. They spend highly value-added tourism dollars in Canada.

Senator Frum: Landing fees will not be in the top 10 of the list of issues.

Mr. Petsikas: Our report will be coming out. If this meeting were a few days from now, I would have it with me to share with you.

Our report discusses many of the things that we have talked about today as top issues for aviation-based travel and tourism: Airport costs and fee structures, taxes, after-ticket taxes, and competitiveness in that respect. It is all in our report. It is not a detail.

Senator Frum: Taking the voluntary reduction in GHG emissions down to 28.6 per cent is extraordinary. Can you give me some detail on how that was accomplished?

Mr. Petsikas: I will begin the response but perhaps someone else will join in. The no-brainer is that we have invested a lot in fleet renewal in Canada, in particular Air Canada with its wide-body fleets; WestJet with its narrow body fleet, which is almost completely next generation 737s; and Air Transat is in the process over the next year and a half to transition to a much more efficient wide-body fleet. It is a simple case of investing in better cleaner burning technologies. We have worked at best practices in terms of the weight factor on planes. For example, we question what has to be on a plane and what does not have to be on a plane given that a heavier plane burns more fuel. That is particularly important when a barrel of oil costs \$160. No one had to keep telling us about the environment because it was a matter of dollars and cents to try to pay the bills without going bankrupt.

valeur ajoutée. La procédure est devenue très complexe et il a été décidé de la suspendre pendant un temps, avant de la remettre en œuvre. J'ai cru comprendre que ce programme est difficile à administrer et qu'il n'intéresse pas beaucoup de voyageurs. Et puis, il y a les problèmes liés aux visas et aux contrôles douaniers qui sont aussi très importants. Il nous arrive d'inviter nos amis de l'AITC à prendre un verre pour discuter un peu entre nous. Que sont-ils censés faire? Le Mexique est un marché qui présente un énorme potentiel de croissance, mais il y a deux ans, le Canada a décidé d'imposer un visa aux Mexicains à cause du problème des demandeurs d'asile. Nous allons devoir trouver une façon de mieux coordonner les décisions prises à cet égard par le ministre de la Sécurité publique en tenant compte d'autres aspects. Nous sommes évidemment d'accord avec la nécessité de protéger nos frontières et de veiller à ce que d'autres n'abusent pas de notre système généreux. Personne n'est en désaccord avec cela. Toutefois, il faut agir de façon à entraver le moins possible la capacité du Canada à attirer des touristes d'autres pays qui rapportent beaucoup au Canada grâce au tourisme à valeur ajoutée.

Le sénateur Frum : Les taxes d'atterrissage ne feront pas partie de votre liste des 10 problèmes les plus importants.

M. Petsikas : Nous allons produire un rapport à ce sujet et, si cette séance avait eu lieu plus tard, dans quelques semaines, j'aurais pu vous le communiquer à ce moment-là.

Dans ce rapport, il est question de la plupart des aspects dont nous avons parlé aujourd'hui, ceux qui arrivent en tête de liste pour les déplacements d'affaires et de loisir assurés par le transport aérien : coûts et structure tarifaire des aéroports, taxes, taxes sur le prix des billets et compétitivité à cet égard. Tout cela se trouve dans notre rapport, car ce n'est pas une mince affaire.

Le sénateur Frum : C'est extraordinaire que vous ayez volontairement décidé de réduire à 28,6 p. 100 vos émissions de GES. Pourriez-vous m'expliquer un peu comment vous y êtes parvenus?

M. Petsikas : Je vais commencer par vous répondre, mais quelqu'un d'autre pourrait décider d'intervenir. Il était logique que nous investissions dans le renouvellement de la flotte aérienne civile du Canada, surtout dans le cas d'Air Canada avec ses avions gros porteurs. WestJet exploite des avions moyens porteurs, presque tous de la prochaine génération de 737 et Air Transat est en phase de transition, qui se poursuivra pendant les 18 prochains mois, pour passer à des appareils gros porteurs beaucoup plus rentables. Il est simplement question d'investir dans de meilleures technologies, plus propres. Nous avons cherché à dégager les pratiques exemplaires pour calculer le coefficient de charge des avions. Par exemple, nous nous sommes demandé ce qu'il fallait emporter à bord et ce qu'il fallait surtout laisser derrière parce que plus un avion pèse lourd et plus il consomme de carburant. À l'heure où le baril de pétrole coûte 160 \$, ce genre de calcul est d'autant plus important. Personne n'a eu à nous parler d'environnement, parce que c'est une simple question de gros sous étant donné qu'il faut payer les factures sans risquer la faillite.

Senator Frum: You seem to have some trepidation about harmonizing standards with the United States. It seems that much of the work has been done. What is your position on the desirability of a policy that harmonizes our standards to the American standards?

Mr. Petsikas: I believe that Prime Minister Harper has said several times on the broader issues of the economy and our GHGs that North America is an integrated economy. As such, there is no way we can do things in Canada without having a keen eye on what is happening in the U.S. in terms of GHG reduction policies. We do not disagree with that.

In terms of our specific sector, there is a bit of a problem. As I mentioned, we have been aggressive in Canada in terms of our major airlines' fleet renewal. That is not the case with many of the major U.S. network carriers, who are due for major fleet overhauls. Some of their average fleet ages are very high. By renewing their fleets, airline industries can reach their targets. Canada's airline industry is already there, but is being told that it has to go even further. That is a tough one because much of that stuff is beyond our control. We always talk about investing in new technologies, such as biofuels. We want a more efficient air traffic control system, and we are working with NAV Canada in that respect. They are doing a good job in that respect; but a much lesser job than they are doing in Europe. I will not go into that because I do not have my blood pressure medication with me. I believe that answers your question on the issue of harmonization of standards with the U.S.

Senator Johnson: It is nice to see you this morning.

I would like to elaborate on foreign ownership limits. It has been suggested by some in the industry that fostering competition in Canada's market should be done by raising foreign ownership limits. Do you consider this a viable option for increasing domestic competition?

Mr. Petsikas: The Government of Canada has initiated a process whereby we would raise the foreign ownership limit to 49.9 per cent to harmonize with our partners in the European Union. That process is ongoing, although I understand it is under review. I believe the committee recently heard from officials at Transport Canada, who could provide updates on that. The NACC has worked with the government and the Canadian Transportation Agency to determine how that would translate into a workable regulatory regime in Canada. One problem is that the major airlines — Air Canada, WestJet and Air Transat — are all publicly traded companies with variable voting share structures in order to satisfy the existing 25 per cent limit while not cutting off the flow of capital. When you increase to 49 per cent and add the fact of certain countries having access

Le sénateur Frum : Je vous sens inquiet au sujet de l'harmonisation des normes avec les États-Unis. J'ai l'impression qu'une grande partie du travail est terminée. Estimez-vous souhaitable d'harmoniser nos normes sur les normes américaines?

M. Petsikas : Je crois savoir qu'à plusieurs reprises, au sujet de questions plus vastes touchant à l'économie et à nos émissions de gaz à effet de serre, le premier ministre Harper a déclaré que l'Amérique du Nord est une économie intégrée. Cela étant, il n'y a pas grand-chose que nous puissions faire au Canada sans surveiller de près ce que font les États-Unis au chapitre de la politique en matière de réduction des GES. Nous ne sommes pas en désaccord avec cela.

Pour ce qui est de notre secteur en particulier, nous sommes confrontés à un certain problème. Comme je l'ai dit, les grandes compagnies aériennes canadiennes n'ont pas lésiné dans le renouvellement de leur flotte. Ce n'est pas le cas de la majorité des transporteurs américains exploitant d'importants réseaux qui n'ont d'autre choix que de renouveler une très grande partie de leur flotte. Certains de leurs appareils sont en effet très âgés. En renouvelant leurs flottes, les compagnies aériennes peuvent atteindre leurs cibles. L'industrie canadienne du transport aérien a déjà atteint le but, mais on nous dit qu'il va nous falloir aller encore plus loin. Ça ne sera pas facile parce que beaucoup de choses ne dépendent pas de nous. On parle toujours d'investissements dans les nouvelles technologies, comme les biocarburants. Nous, nous réclamons un système de contrôle de la circulation aérienne qui soit plus efficace et nous collaborons avec NAV Canada à cet égard. NAV Canada fait d'ailleurs un excellent travail à ce chapitre, mais traîne de l'arrière par rapport aux Européens. Je ne me lancerai pas sur ce sujet, parce que je n'ai pas mon médicament hypotenseur sur moi. Voilà, je crois, qui répond à votre question sur l'harmonisation des normes avec les États-Unis.

Le sénateur Johnson : Je suis heureuse de vous voir ce matin.

J'aimerais que nous élaborions un peu sur la question des restrictions à la propriété étrangère. Des intervenants de l'industrie ont suggéré qu'il serait possible de stimuler la concurrence sur le marché canadien en haussant le plafond de la propriété étrangère. Estimez-vous que cela soit viable pour stimuler la concurrence intérieure?

M. Petsikas : Le gouvernement du Canada a entamé un processus consistant à augmenter le pourcentage de propriété étrangère pour le faire passer à 49,9 p. 100 et ainsi l'harmoniser avec ce que font nos partenaires de l'Union européenne. Le processus est enclenché, même si je crois savoir qu'il fait l'objet d'un examen. Je crois que le comité a récemment accueilli des fonctionnaires de Transports Canada qui pourraient faire le point sur cette question. Le CNLA a collaboré avec le gouvernement et l'Office des transports du Canada afin de déterminer comment traduire tout cela en un régime de réglementation exploitable au Canada. L'un des problèmes, c'est que les grandes compagnies aériennes — Air Canada, WestJet et Air Transat — sont toutes cotées en bourse et qu'elles ont adopté des structures variables pour leurs titres assortis d'un droit de vote afin de satisfaire à la

to it while others do not have access, which is what the government is talking about, it becomes a complex file. We are working towards that. We have no problem with increasing to 49.9 per cent if it will work.

Senator Johnson: Do competitors have to be Canadian owned to serve Canadians best?

Mr. Petsikas: Normally, our support for the 49.9 per cent ownership limit includes the fact that effective control remains firmly in Canadian hands. While we would be happy to support an increase in voting equity in foreign hands up to and including 49.9 per cent, it would have to come with strong controls in respect of effective ownership and control of the airline. That is the important quid pro quo on that file.

Senator Johnson: You talked about advocating for a comprehensive review of direct and indirect taxes, fees and charges imposed by the various governments on our passengers. You suggested that the question is why we have this double form of taxation in an area that pays its own way without taxpayer money and actively supports economic growth and tens of thousands of jobs. Will you elaborate on that for the committee's study?

Mr. Petsikas: There are two objectives in Professor Lazar's report. The first objective was to underline the fact that we are not in business only for ourselves. We are in business for Canada because we connect this great nation; and I will not cite any of the distance clichés.

Canada needs its air transport system, period. It is not a luxury. We are important to the system and we are major facilitators of other forms of economic activity and productivity. For example, a business person in Toronto can take a flight to Vancouver early in the morning, attend a meeting, have lunch, get back on an airplane and be back at home in time for bed in Toronto. That is a long and tiring day, but that person has been very productive as opposed to spending a long time transiting through various airports. We improve productivity as best we can under the current cost structure.

We are supporters and facilitators of trade and commerce and exports and imports of goods and services and people travelling. Our industry produces externalities or catalytic effects in the greater economy. In taxing that industry on top of everything else, you are shooting yourself in the foot because you are removing our ability to better support the development of economic

limite des 25 p. 100 sans pour autant bloquer l'apport de capitaux. Si vous portez le plafond à 49 p. 100 et limitez l'accès à certains pays uniquement, mais l'ouvrez à d'autres, ce que le gouvernement envisage de faire, vous vous retrouverez avec une formule complexe. Toutefois, nous travaillons dans ce sens et nous n'avons rien contre le fait de porter le plafond à 49,9 p. 100 si ça peut fonctionner.

Le sénateur Johnson : Est-ce que les concurrents devront être détenus par des intérêts canadiens pour que les Canadiens soient bien servis?

M. Petsikas : Normalement oui. Nous appuyons l'idée consistant à faire passer la restriction de la propriété étrangère à 49,9 p. 100 à condition que le contrôle demeure effectivement et résolument entre des mains canadiennes. Nous serions très heureux d'appuyer une augmentation de la participation étrangère avec droit de vote jusqu'à hauteur de 49,9 p. 100, mais il faudrait alors que des intérêts canadiens soient dominants sur les plans de la propriété et du contrôle des compagnies aériennes. C'est là une importante contrepartie dans ce dossier.

Le sénateur Johnson : Vous avez soutenu qu'il fallait réclamer la tenue d'un examen poussé des taxes, des redevances et des charges d'exploitation, directes et indirectes, facturées aux passagers par les divers ordres de gouvernement. Vous avez laissé entendre qu'il fallait se demander pourquoi on applique cette double taxation à un secteur qui assume pourtant la totalité de ses coûts sans recourir à l'aide de l'État et qui soutient activement la croissance économique de même que des dizaines de milliers d'emplois. Pourriez-vous nous en dire un petit peu plus à ce sujet aux fins de notre étude?

M. Petsikas : Le rapport du professeur Lazar devait obéir à deux objectifs. Premièrement, il était question de souligner le fait que nous ne sommes pas en affaires uniquement pour nous-mêmes. Nous sommes en affaires pour servir le Canada, parce que nous nous sommes un vecteur de liaison dans ce grand pays et je ne vais pas invoquer le vieux cliché des distances qui caractérisent notre territoire.

Le Canada a besoin de son système de transport aérien, un point c'est tout. Ce n'est pas un luxe. Nous sommes importants pour le système et nous sommes un rouage important pour les autres formes d'activités et de productivité économiques. Par exemple, un homme ou une femme d'affaires de Toronto peut prendre un vol à destination de Vancouver tôt le matin, assister à une réunion, prendre un repas sur place, reprendre l'avion pour Toronto et se retrouver à la maison à temps pour se mettre au lit. Certes, c'est alors une journée longue et fatigante, mais cette personne aura été très productive et n'aura pas eu à passer de longues heures en transit dans des aéroports différents. Nous améliorons la productivité du mieux que nous le pouvons en fonction de l'actuelle structure de coûts.

Nous appuyons et facilitons les échanges internationaux, le commerce, les exportations et les importations de biens et de services et le déplacement des personnes. Quand on songe à l'économie en général, notre industrie produit des externalités ou des effets catalytiques. En la surtaxant, on se porte tort parce qu'on lui ampute sa capacité à appuyer l'essor économique, la

activity, growth and competitiveness, which we need here in Canada. The competitiveness agenda is far up on the government's priority list.

Do not do that on the front end with input taxes. You can do it on the back end with greater consumption taxes because of the greater overall economic activity that is produced.

That should be the theory. I am not an economist; I just play one on TV. Economists like to use the "S" word, which gives us shivers. The "S" word is "subsidies." They say that, rather than taxing, the government should subsidize these industries. We are not saying that, but we are saying to stop the other drain in terms of the costs you are pulling out of the system. At least on the fiscal policy end it is cost neutral, and then we will go at it in terms of being better able to support development of the external effects that we are talking about

Senator Johnson: Our study is timely then.

Mr. Petsikas: It is very timely. I am pleased that the Minister of Transport will appear before you to look at some of these issues. We are pleased to hear that from him. We know it is not an easy sell in a time when you are facing serious fiscal challenges with major deficits. However, we are willing to promote this as a serious argument to be considered.

Ms. Logan: I will add something about the contribution that the airlines make in moving goods as well as people. We move a significant amount of goods around the country. There are huge rail and trucking networks in Canada, but the airlines have a particular role to play in moving perishable goods in a time sensitive manner. We make high-value shipments, including live animals. We take millions of kilograms of lobster from Atlantic Canada to the Asian and Europe markets. We carry vaccines. We carry fresh flowers from South America to North America. We carry a lot of produce.

An important aspect of the cargo market is done by the airlines, and that needs to be included in your study. It is a huge enabler of Canadian industries, as importers and exporters, as well as enabling Canadian consumers to sustain the standard of living to which we have become accustomed.

Senator Johnson: That is critical, especially the fresh flowers to Winnipeg in February.

Mr. MacKenzie: Going back to the earlier question about whether reducing costs would benefit the public in general, price is very inelastic. Our ability to raise and lower fares will directly impact load factors and yields, et cetera. Removing costs from the structure will result in more people travelling due to lower fares.

croissance et la compétitivité dont nous bénéficions au Canada. L'amélioration de la compétitivité se trouve d'ailleurs en tête de liste des priorités du gouvernement.

Ne taxez pas les intrants. Vous pouvez, en revanche, taxer les extrants, la consommation, et profiter du regain d'activité économique ainsi généré.

Ça, c'est la théorie. Je ne suis pas économiste, je ne fais qu'en incarner un à la télévision. Les économistes se plaisent à employer des mots qui sont tabous pour nous, comme subventions. Ils disent que, plutôt que de taxer certaines industries, le gouvernement devrait les subventionner. Ce n'est pas ce que nous disons, mais nous demandons plutôt d'arrêter l'hémorragie occasionnée par les coûts imposés au système. La politique fiscale, elle au moins, n'entraîne pas de coûts et il suffit de veiller à ce qu'elle soit favorable aux effets externes dont nous parlons.

Le sénateur Johnson : Donc, notre étude arrive à point nommé.

M. Petsikas : Tout à fait. Je suis heureux de savoir que le comité va accueillir le ministre des Transports pour examiner avec lui certaines de ces questions. Nous serons heureux d'entendre cela de sa bouche. Nous savons que cette idée n'est pas facile à faire passer à une époque où nous sommes confrontés à de graves difficultés financières à cause de déficits importants. Il demeure que nous sommes prêts à soutenir auprès de qui voudra bien l'entendre que c'est une solution sérieuse qu'il vaut la peine d'envisager.

Mme Logan : J'ajouterai une chose en ce qui concerne la contribution des compagnies aériennes en matière de transport de fret et de personnes. Nous déplaçons d'énormes quantités de marchandises au Canada. Les chemins de fer et l'industrie du camionnage jouent un rôle important au Canada, mais les compagnies aériennes occupent une place tout à fait particulière dans l'acheminement de denrées périssables qui exigent un transport rapide. Nous effectuons des transports de grande valeur, y compris d'animaux vivants. Nous acheminons des millions de kilogrammes de homard du Canada atlantique vers les marchés d'Asie et d'Europe. Nous transportons des vaccins. Nous transportons des fleurs coupées d'Amérique du Sud vers l'Amérique du Nord. Nous acheminons ainsi beaucoup de produits.

Une grande partie du fret est transportée par avion et vous devez inclure cet aspect dans votre étude. Les transporteurs aériens sont un formidable outil au service des industries canadiennes, des importateurs et des exportateurs, tout autant que des consommateurs canadiens à qui il permet de maintenir un niveau de vie auquel ils se sont habitués.

Le sénateur Johnson : Tout ça est essentiel, surtout les fleurs coupées livrées à Winnipeg en plein mois de février.

M. MacKenzie : Pour en revenir à la question de tout à l'heure qui visait à déterminer si une diminution des charges d'exploitation peut bénéficier au public en général, il faut dire que les prix sont particulièrement inélastiques. Notre capacité à les augmenter et à les diminuer a une incidence directe sur le

In addition to generating a public benefit, the government will generate more taxes through more people travelling because lower fares are available. We would all generate value.

Senator Kochhar: Are cargo landing fees the same as passenger landing fees? If they are too high, cargo will become very expensive.

Mr. Petsikas: It depends on the airport. Pearson has made a conscientious effort in the last while to reduce cargo landing fees in order to stimulate cargo traffic at the airport. I am not sure of the success of that initiative, but that airport has made that effort to attract more cargo traffic. It is done on an airport-specific basis, but Pearson has said that we should make it more attractive for cargo to come here.

Senator Cochrane: Could they not do the same for passenger fees?

Mr. Petsikas: I would love them to lower fees for passengers. The question is their ability to do so. Using Pearson Airport as an example again, unfortunately Pearson has almost \$7 billion of debt. I do not know what that comes to on a monthly or yearly basis, but these are high fixed costs. They have to pay almost \$170 million of ground rent, and they have to recover that. They have payment in lieu of taxes to local municipalities as well as their O&M to run their operation.

We would all love them to take 20 per cent off of landing fees, but they would end up short and be unable to cover their costs. Unfortunately, they are a residual single-till operation and they have to recover every cent.

Senator Kochhar: Can high volume compensate for some of that?

Mr. Petsikas: Obviously the higher the volume the lower the overall unit cost. We are working with every airport in the country to explore ways to develop new traffic. It is in our interest to do so. This is why we are worried about cross-border leakage. We have built these infrastructures in Canada. We have spent our money as users of the system to build what are now world-class airports, and now 40 per cent of the licence plates parked at Buffalo airport are from Ontario.

Senator Johnson: The same is true in Minneapolis.

Mr. Petsikas: People will go to the trouble of driving two hours. I would understand if Pearson was a disaster that people hated to walk through. Pearson is a great airport. It is a magnificent structure and I love to go through it. However,

coefficient de remplissage, sur le rendement et sur le reste. La diminution des coûts d'exploitation entraîne une augmentation du nombre de voyageurs aériens sous l'effet de la baisse des tarifs. Outre que cela est avantageux pour le public, le gouvernement dégage alors davantage de taxes puisque de plus en plus de personnes voyagent, justement grâce à des tarifs plus bas. Nous y gagnerions tous.

Le sénateur Kochhar : Les taxes d'atterrissage pour le fret sont-elles les mêmes que celles exigées pour le transport de passagers? Si elles sont trop élevées, le fret risque de devenir très coûteux.

M. Petsikas : Cela dépend des aéroports. Ces derniers temps, Pearson s'est efforcé de réduire les taxes d'atterrissage pour le fret afin de stimuler ce genre de trafic à l'aéroport. Je ne suis pas certain dans quelle mesure l'entreprise est payante, mais cet aéroport a fait des efforts pour attirer davantage de trafic de fret. Ce genre d'initiative est propre à chaque aéroport, mais la direction de Pearson a déclaré qu'elle rendrait les conditions plus attrayantes pour le transport de fret.

Le sénateur Cochrane : Les aéroports ne pourraient-ils pas faire la même chose du côté des redevances pour le transport de passagers?

M. Petsikas : J'aimerais beaucoup qu'ils le fassent. La question est de savoir s'ils sont en mesure de le faire. Pour en revenir à l'exemple de Pearson, cet aéroport a malheureusement une dette de près de 7 milliards de dollars. Je ne sais pas à quoi cela correspond sur une base mensuelle ou annuelle, mais c'est un coût fixe très élevé. L'aéroport doit payer près de 170 millions de dollars en loyer et il doit récupérer cette somme par ailleurs. De plus, Pearson fait un versement tenant lieu d'impôt aux municipalités, et c'est sans compter ses coûts de fonctionnement et d'entretien.

Nous adorerions que tous les aéroports réduisent leurs taxes d'atterrissage de 20 p. 100, mais ils seraient alors à court d'argent et incapables de couvrir leurs frais de fonctionnement. Malheureusement, ils n'ont pas d'autre source de revenu et doivent aller chercher chaque petit cent possible.

Le sénateur Kochhar : Le volume pourrait-il permettre de compenser une partie de ce manque à gagner?

M. Petsikas : Il est évident que, plus le volume est important, moins les coûts unitaires le sont. Nous collaborons avec chaque aéroport au Canada pour chercher des façons d'attirer plus de trafic. Nous avons intérêt à y parvenir. Voilà pourquoi le déport d'une partie des voyageurs sur les États-Unis nous inquiète. Nous avons bâti toutes ces infrastructures au Canada, nous avons cotisé au fonctionnement du système en tant qu'utilisateurs pour construire des aéroports de classe internationale, tout ça pour constater que 40 p. 100 des plaques minéralogiques des véhicules stationnés à l'aéroport de Buffalo sont ontariennes.

Le sénateur Johnson : C'est la même chose à Minneapolis.

M. Petsikas : Les gens acceptent l'idée de devoir conduire pendant deux heures. Je comprendrais si Pearson était une véritable catastrophe pour le public voyageur. Or, Pearson est un grand aéroport. C'est une structure magnifique que j'aime

people are voting with their feet on the basis that the cost is too high compared to what they can get elsewhere. We have to address those structural issues quickly.

Senator Cochrane: Unlike Canadian national ports, airport authorities do not have legislation to govern their operations. Rather, they are subject to ground leases that are audited by Transport Canada. In your opinion, would airports be better governed through legislation that clearly sets out the responsibilities of airport authorities?

Mr. Petsikas: The government tried that a few years ago with Bill C-20. Unfortunately, everyone found something they did not like about it, including the airports and the airlines.

In terms of a national comprehensive governance structure, I am not unsympathetic to what you are saying. However, it is something that must be done in a way that achieves our objectives. Obviously we want to have well-run airports that are accountable to users. Airports, on the other hand, do not want to be caught under a governance process that may or may not make their lives a hell of a lot more complicated and a lot more expensive in terms of administrative costs, which they rightly pointed out under Bill C-20 would be costly overhead for them. You have to do it in a balanced way.

I do not know if we have found that balance. We can always have that discussion. I am certainly not here to speak on behalf of the Canadian airports. I am sure their council would be happy to discuss that issue with this committee.

In terms of airlines, we are not looking to run airports. We are looking to work with airports, to have accessible, both physically and economically, affordable well-run airports that support our services, and obviously provide our passengers with the support and convenience that they need to get where they are going.

Other than that, we can talk in terms of what you may or may not like to see in some legislation. I cannot tell you what I can put in there because the airports will not agree. Again, I want to avoid a lot of the time we have wasted, which is essentially just battling it out on these sorts of things when, in the end, I would prefer to be more productive and work with our airport colleagues and focus on practical issues and problems. A good example of that is what we are doing with the cost structure, where we are all agreed that this is a problem for airports and it is a problem for airlines. We will work together to try to fix that problem.

Senator Cochrane: It is also a problem for passengers.

beaucoup fréquenter. Il demeure que les gens montrent leur désaccord en désertant cet aéroport à cause des coûts trop élevés, par rapport à ce qu'ils obtiennent ailleurs. Nous devons rapidement nous attaquer à ces problèmes d'ordre structurel.

Le sénateur Cochrane : Contrairement aux ports nationaux du Canada, les autorités aéroportuaires ne sont pas encadrées par une loi. Elles sont plutôt soumises à des baux fonciers qui sont vérifiés par Transports Canada. Pensez-vous que les aéroports seraient mieux administrés s'ils étaient régis par une loi établissant clairement les responsabilités des autorités aéroportuaires?

M. Petsikas : Le gouvernement s'y est essayé il y a quelques années avec le projet de loi C-20. Malheureusement, tout le monde y est allé de sa critique, y compris les aéroports et les compagnies aériennes.

Pour ce qui est de la mise en œuvre d'une structure de gouvernance globale à l'échelle nationale, je ne suis pas contre ce que vous proposez. Toutefois, nous devons nous y prendre de façon à réaliser nos objectifs. Nous voulons évidemment que les aéroports soient bien administrés et qu'ils soient comptables envers les usagers. De leur côté, les aéroports ne veulent pas se retrouver empêtrés dans un processus de gouvernance susceptible de leur empoisonner la vie, de la compliquer davantage à cause de coûts administratifs plus élevés qui, comme ils l'ont très justement souligné à propos du projet de loi C-20, se transformeraient pour eux en frais généraux très élevés. Il faut trouver une approche équilibrée.

Je ne sais pas si nous sommes parvenus à cet équilibre. Nous pourrions toujours avoir ce genre de discussion et je ne suis certainement pas ici pour m'exprimer au nom des aéroports canadiens. Je ne doute pas que le conseil sera heureux de parler d'une telle question avec votre comité.

Nous sommes des compagnies aériennes et nous ne nous occupons pas de l'administration des aéroports. En revanche, nous collaborons avec les aéroports de sorte qu'ils soient accessibles, physiquement et économiquement, et qu'ils soient bien administrés pour appuyer les services que nous offrons et, évidemment, pour offrir à nos passagers le genre de soutien et de commodités dont le voyageur a besoin dans ses déplacements.

Sinon, nous pourrions toujours parler de ce que vous aimeriez inscrire ou ne pas inscrire dans une mesure législative. Personnellement, je ne vais pas vous dire ce que j'aimerais y voir, parce que les aéroports ne seraient pas d'accord. Je ne veux plus perdre du temps, comme cela nous est arrivé, en nous chamaillant sur ce genre de choses quand, en fin de compte, je préfère être plus productif en travaillant avec nos collègues des administrations aéroportuaires sur des enjeux et des problèmes pratiques. Ce que nous faisons à propos de la structure de coûts est un bon exemple de ce genre d'exercice, puisque nous convenons tous qu'il s'agit d'un problème pour les aéroports et pour les compagnies aériennes. Nous allons collaborer ensemble pour essayer de le régler.

Le sénateur Cochrane : C'est aussi un problème pour les passagers.

Mr. Petsikas: Absolutely, it is a problem for passengers.

Senator Housakos: In 2008, the Government of Canada announced the Flight Rights Canada program, in order to strengthen and protect passenger rights. Has that been working well? Has it been sufficient in protecting passenger rights, and how does it compare to the previous system, with an ombudsman or commissioner, in relation to passengers' rights?

Mr. Petsikas: Flight Rights Canada's guidelines worked well enough that we decided to adopt them and put them into our contracts of carriage as legally enforceable obligations. You are talking about voluntary guidelines that Minister Cannon, at the time, had introduced. As you may or may not know, last year we took the initiative, as the foreign NACC airlines, to say that we think these are reasonable in terms of their scope. We think they are reasonable in terms of the balance between the consumer interests and making sure that airlines are able to run the system, to the point where we said they are going into our contracts of carriage through our tariffs. They are legally enforceable by the CTA, and, as such, to my understanding, they have worked well. I do not have statistics for myself or certainly not for other carriers in terms of how many complaints they might sort out or how many times we have had to refer to the provisions, but my understanding is it is a good framework and has been used as a model.

I sit on an IATA industry affairs committee which brings together airlines from around the world. I can tell you, especially the European carriers, and of course, now the U.S. carriers that are looking at onerous passenger rights legislation, our approach was seen as a bit of a model. We said this is carriers taking responsibility; they are not being forced anywhere. They are basically coming to the plate and saying that we will make it right if it does not go as well as possible. If not, you will have recourse somewhere.

This as opposed to prescriptive, heavy-handed in some cases, legislation, which — take your pick — if that is the sort of thing you like, fine. We do not think it works particularly well. We think it is a flexible approach. You will forgive me if I say we like it.

Senator Housakos: Your answers have been informative this morning. I thank you very much.

Mr. Petsikas: I thank you.

The Chair: On behalf of the committee, Mr. Petsikas, I want to thank you. As you can see, there is strong interest in this subject. We chose the subject because we felt there was a need for it. Quite

M. Petsikas : Tout à fait, c'est aussi un problème pour les passagers.

Le sénateur Housakos : En 2008, le gouvernement du Canada a annoncé sa stratégie intitulée Droits des voyageurs aériens Canada destinée à renforcer et à protéger les droits des passagers. Cette stratégie a-t-elle donné de bons résultats? A-t-elle permis de protéger les droits des voyageurs aériens et quelle amélioration représente-t-elle par rapport au passé, à l'époque où il y avait un ombudsman ou un commissaire?

M. Petsikas : Les lignes directrices relatives aux droits des voyageurs aériens ont tellement bien fonctionné que nous avons décidé de les adopter et de les inscrire dans nos contrats de transport pour en faire des instruments ayant force de loi. Vous voulez parler des lignes directrices d'adoption volontaire que le ministre Cannon avait présentées quand il était aux Transports. Vous ne le savez peut-être pas, mais l'année dernière les compagnies aériennes internationales membres du CNLA ont déclaré que ces lignes directrices avaient une portée raisonnable. Nous estimons qu'elles sont raisonnables parce qu'elles correspondent à un équilibre entre les intérêts des clients et les moyens accordés aux compagnies aériennes pour qu'elles puissent exploiter leur réseau. D'ailleurs, nous avons décidé de les inscrire dans les contrats de transport accompagnant les billets d'avion. Il s'agit d'instruments ayant force de loi dont l'OTC peut exiger le respect, et je crois savoir que le résultat est satisfaisant. Je n'ai pas les statistiques en ce qui me concerne et certainement pas en ce qui concerne les autres transporteurs quant au nombre de plaintes reçues ou au nombre de fois où il a fallu recourir aux dispositions prévues, mais je crois savoir que ce cadre est satisfaisant et qu'il a servi de modèle.

Je siége au comité des affaires de l'industrie de l'IATA où sont représentées les compagnies aériennes du monde entier. Je peux vous affirmer qu'aux yeux des transporteurs européens, tout particulièrement, mais aussi, désormais, aux yeux des transporteurs américains qui vont être soumis à une loi très astreignante en matière de droits des voyageurs aériens, que notre approche est vue comme un modèle. Nous prétendons que ce sont les transporteurs qui assument cette responsabilité, rien ne les y contraint. Ils s'engagent à faire en sorte que les choses fonctionnent quand tel n'est pas le cas. En cas de problème, le voyageur a un recours.

Cette formule est à l'opposé d'une loi prescriptive, voire parfois sévère, qui peut très bien fonctionner si c'est ce que vous préférez, mais c'est à vous de choisir. Nous, nous pensons que ça ne donne pas particulièrement de bons résultats. Nous pensons qu'il faut adopter une approche souple. Vous m'excusez si je vous dis que nous aimons cette formule.

Le sénateur Housakos : Vos réponses nous ont beaucoup appris et je vous remercie beaucoup.

M. Petsikas : Merci.

Le président : Au nom du comité, monsieur Petsikas, je tiens à vous remercier. Comme vous le voyez, c'est un sujet qui nous intéresse beaucoup. Nous l'avons choisi parce que nous estimons

obviously, with the witnesses we have had so far, clearly there is a need.

We will have ATAC tomorrow night. We will be here in this same room at 6:45 p.m. Thank you very much.

If there is anything you want to add along the process that you think would be of interest to the members, the clerk will be happy to pass along whatever information you provide. You have already committed yourself to some numbers on cost comparisons between Canada and the U.S. We will be counting on you to follow our deliberations over the next few weeks.

Mr. Petsikas: Thank you for inviting us, and good luck with your work.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, October 27, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:47 p.m. to continue its study of emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: Good evening. This is the fourth meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications devoted to our study of emerging issues in the Canadian airline industry. Our witnesses this evening represent the Air Transport Association of Canada.

[*English*]

Appearing on behalf the Air Transport Association of Canada are John McKenna, President and Chief Executive Officer; Bill Boucher, Vice-President, Flight Operations; and Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs.

[*Translation*]

I would like to remind you that this evening's proceedings are being televised.

Mister McKenna, please go ahead with your presentation, which will be followed by questions from Senators.

[*English*]

John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada: Good evening, ladies and gentlemen and members of the committee.

The Air Transport Association of Canada, ATAC, has represented Canada's commercial air transport industry for over 75 years. We have approximately 175 members engaged in

que ce genre d'étude s'imposait et, à entendre les témoins que nous avons accueillis jusqu'ici, il y avait effectivement un besoin sur ce plan.

Demain soir, nous accueillerons l'ATAC. Nous nous réunirons dans la même pièce à 18 h 45. Merci beaucoup.

Si vous estimez devoir ajouter quoi que ce soit qui serait susceptible d'intéresser les membres du comité, sachez que la greffière se fera un plaisir de nous transmettre les informations que vous lui communiquerez. Vous vous êtes déjà engagés à nous envoyer des comparaisons de coûts entre le Canada et les États-Unis. Nous comptons les recevoir pour alimenter nos discussions des prochaines semaines.

M. Petsikas : Merci beaucoup de nous avoir invités et bonne chance dans vos travaux.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 27 octobre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, 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 : Bonsoir. Nous voici rendus à la quatrième réunion du Comité sénatorial permanent des transports et des communications dans le cadre de notre étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. Nous recevons ce soir des témoins représentant le Conseil national des lignes aériennes du Canada.

[*Traduction*]

Au nom de l'Association du transport aérien du Canada, nous accueillons John McKenna, président et chef de la direction; Bill Boucher, vice-président, Opérations aériennes, et Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie.

[*Français*]

J'aimerais vous rappeler que la réunion de notre comité est télédiffusée ce soir.

Monsieur McKenna, la parole est à vous. Ensuite, nous passerons aux questions.

[*Traduction*]

John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada : Bonsoir, mesdames et messieurs les membres du comité.

L'Association du transport aérien du Canada, l'ATAC, représente l'industrie canadienne du transport aérien depuis plus de 75 ans. Elle regroupe environ 175 compagnies membres

commercial aviation, operating in every region of Canada and providing service to a large majority of the more than 600 airports in the country.

Our members include Air Georgian from Mississauga; Air North from Whitehorse; Air Tindi from Yellowknife; Alta Flights from Edmonton; Bearskin Airlines from Sioux Lookout; Buffalo Airways from Yellowknife; Calm Air International from Thompson; Canadian North from Yellowknife; Cargair from St-Hubert; First Air from Ottawa; Flair Airlines from Kelowna; Grondair from St-Frederic; KD Air from Port Alberni; Kelowna Flightcraft; London Air Services from Richmond, B.C.; National Helicopters from Kleinburg, Ontario; Nolinor Aviation from Mirabel; North Cariboo Flying Service from Fort St. John; Pacific Coastal Airlines from Richmond, B.C.; Porter Airlines from Toronto; Sunwing Airlines from Toronto; Transwest Air from Prince Albert, Saskatchewan; and Whistler Air Services, to name a few. Our membership also includes about 48 flight training organizations.

We appreciate the opportunity to appear before you today to address the important aspects of our industry that you have undertaken to study. Our industry has gone through heavy turbulence in the past decade, and we expect we are not quite yet out of the bad weather.

Air transport in Canada is entirely driven by the private sector, and its resilience is what has allowed it to struggle through these past few years. I should perhaps say that the most resourceful have managed to pull through. Canada 3000, Canada West Air, Canadian Airlines International, City Express, Greyhound Air, Jets Go, Harmony, Maestro, Nationair, Norontair, Pem Air, Roots Air, Royal Aviation, Torontair, Vista Jet, Sky Service Airlines, Zoom — all of these flight operators have gone under in the past 15 years.

Why has the Canadian aviation industry seen the loss of so many airlines? ATAC believes that Canadian air policy has played a significant role in their demise. We say this for many reasons.

First is government ground rent. Rent was imposed upon airport authorities privatized by Transport Canada in the mid-1990s. Although there has been a move by Transport Canada to reduce its take, Canadian airports currently pay in excess of \$300 million each year in rent. With the exception of two Third World countries, Canada is unique in extracting money from its airports.

The next issue is taxes. This July a new form of sales tax, the HST, began to apply to airline tickets and added yet again to the cost of air transportation.

In 2008, ATAC conducted a survey to rank the 175 security fees charged by governments and airports worldwide. At that time, Canada's security charge was the second-highest in the world, second only to the Netherlands. Today, ATAC estimates that the Canadian government's Air Travellers Security Charge is the highest in the world by a significant amount. This tax was

œuvrant dans l'aviation commerciale dans toutes les régions du Canada et desservant la grande majorité des plus de 600 aéroports canadiens.

Nous comptons parmi nos membres : Air Georgian de Mississauga, Air North de Whitehorse, Air Tindi de Yellowknife, Alta Flights d'Edmonton, Bearskin Airlines de Sioux Lookout, Buffalo Airways de Yellowknife, Calm Air International de Thompson, Canadian North de Yellowknife, Cargair de Saint-Hubert, First Air d'Ottawa, Flair Airlines de Kelowna, Grondair de St-Frederic, KD Air de Port Alberni, Kelowna Flightcraft, London Air Services de Richmond, en Colombie-Britannique, National Helicopters de Kleinburg, en Ontario, Nolinor Aviation de Mirabel, North Cariboo Flying Service de Fort St-John, Pacific Coastal Airlines de Richmond, Colombie-Britannique, Porter Airlines de Toronto, Sunwing Airlines de Toronto, Transwest Air de Prince Albert, Alberta, et Whistler Air Services, pour ne nommer que ceux-là. Notre membership inclut également 48 organismes de formation au pilotage.

Nous apprécions l'opportunité que vous nous accordez de vous entretenir aujourd'hui sur des aspects importants de notre industrie. Le transport aérien a traversé une période de turbulence sévère durant cette dernière décennie et nous craignons que le mauvais temps ne soit pas encore passé.

L'industrie du transport aérien repose entièrement sur le secteur privé et c'est son dynamisme qui lui a permis de traverser cette période difficile. Je devrais plutôt dire que les plus résistants ont réussi à traverser. Canada 3000, Canada West Air, Canadian Airlines International, City Express, Greyhound Air, Jets Go, Harmony, Maestro, Nationair, Norontair, Pem Air, Roots Air, Royal Aviation, Torontair, Vista Jet, Sky Service Airlines, Zoom. Ce sont toutes des sociétés aériennes qui ont disparu depuis 15 ans.

Pourquoi l'industrie canadienne du transport aérien a-t-elle assisté à la fermeture d'autant de compagnies de transport aérien? L'ATAC croit que la Politique canadienne du transport aérien a joué un rôle clé dans cette tragédie. Notre déclaration repose sur un certain nombre de facteurs.

D'abord le loyer des aéroports. Un loyer a été imposé aux aéroports privatisés par Transports Canada dans les années 1990. Quoique le ministère ait modéré quelque peu son appétit dernièrement, les aéroports paient encore plus de 300 millions de dollars par année en guise de loyer. À l'exception de deux pays du tiers monde, le Canada est le seul autre pays à réclamer un loyer de ses aéroports.

Il y a aussi les taxes. Le mois de juillet de cette année a vu une nouvelle taxe, la taxe de vente harmonisée, la TVH, qui s'applique désormais sur les billets d'avion et contribue à l'augmentation des coûts du transport aérien.

L'ATAC a réalisé une étude en 2008 sur les droits pour la sécurité du transport aérien exigés par les gouvernements et aéroports de 175 juridictions mondialement. Les DSPTA canadiens étaient alors les deuxièmes plus élevés au monde; seuls les Pays-Bas exigeaient des droits plus élevés. Aujourd'hui, l'ATAC estime que les Droits pour la sécurité des passagers du

increased by 53 per cent in this year's federal budget. Our numbers indicate that the federal government now collects over \$760 million each year from the Air Travellers Security Charge, way beyond Parliament's appropriation to the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, of \$473 million. We have asked repeatedly where the surplus of nearly \$300 million goes. There has not been an audit of that tax since 2004-05. We certainly feel that the paying public has the right to know what this money is being used for.

Fuel excise taxes continue to be levied at both the federal and the provincial levels, in spite of former Finance Minister Michael Wilson's promise years ago that this tax would be done away with after the introduction of the GST. Twenty years later, we are still paying the excise tax to the amount of \$100 million a year.

Clearly, the airline industry in Canada is not being nurtured, as a United Arab Emirates official indicated was the case on behalf of its airline. On the contrary, the Canadian government has ensured that the airline industry pays more than its fair share. In fact, the Canadian government extracts more than \$1 billion a year from air transport. In other words, not only do we have to be self-funded, but we are also required to support the federal budget. This adds to the cost of air travel, making it less competitive and hindering our ability to attract new customers and even retain our existing customers, who are attracted by the lower fares south of the border. There is little wonder so many Canadian airlines are casualties.

No other mode of transport is so burdened with taxes and charges. While the commercial air transport industry supports the Canadian government, the passenger rail industry is subsidized by taxes to the tune of tens of millions of dollars every year, yet we carry 25 times more passengers every day than does the highly subsidized rail industry.

[Translation]

The place of the Canadian airline industry also requires study. ATAC believes that air transport has played an important role in uniting Canadians through easy access to every corner of the country. It plays a major role in defending Canada's sovereignty in many remote regions of the far North.

With over 5,000 flights a day, the air transport industry of Canada plays a vital role in our well being as it provides a lifeline to many outlying regions with little or no access to the rest of Canada. It plays an indispensable role in our economic development given our landmass, regional disparities and often severe climate.

transport aérien au Canada sont les plus élevés au monde, et cela par une bonne marge. Cette taxe a subi une augmentation de 53 p. 100 au dernier budget fédéral. Nos calculs nous indiquent que le gouvernement récolte plus de 760 millions de dollars par année par ces droits, beaucoup plus que les crédits accordés de 473 millions de dollars par le Parlement à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien en 2009-2010. Nous avons souvent demandé à quelles fins était utilisé le surplus annuel de 300 millions de dollars. Le dernier rapport du vérificateur général sur les DSPTA remonte à 2004-2005. Nous considérons que l'utilisateur payeur est en droit de savoir où va cet argent.

Des taxes d'accise sur le carburant continuent d'être perçues par les gouvernements fédéral et provinciaux, et ce malgré la promesse de l'ancien ministre des Finances, Michael Wilson, qui s'était engagé à l'annuler avec l'arrivée de la TPS. Vingt ans plus tard, nous continuons à verser environ 100 millions de dollars par année en taxe d'accise.

Décidément, l'industrie du transport aérien du Canada n'est pas « entretenue » comme le prétendait récemment un officiel des Émirats arabes unis pour le bénéfice de leur compagnie aérienne. Bien au contraire, le gouvernement canadien s'assure que l'industrie canadienne du transport aérien paie beaucoup plus que sa part. En réalité, le gouvernement canadien soutire 1 milliard de dollars par année du transport aérien. En d'autres mots, non seulement devons-nous être autosuffisants, mais on nous demande de financer le budget fédéral en plus. Ces coûts additionnels rendent le transport aérien plus dispendieux, moins compétitif, et nuisent à nos efforts d'attirer de nouveaux clients, voire même de retenir nos clients actuels attirés par des prix plus bas au sud de la frontière. Ce n'est donc pas étonnant qu'on compte autant de victimes parmi les compagnies aériennes canadiennes.

Aucun autre mode de transport se voit si accablé par autant de taxes et de droits. Pendant que le transport aérien soutient le gouvernement à raison de un milliard par année, le transport ferroviaire de passagers est subventionné par nos taxes à coups de dizaines de millions de dollars par année. Pourtant, nous transportons 25 fois plus de passagers par jour que ne le fait l'industrie hautement subventionnée du rail.

[Français]

On doit se pencher également sur la place de l'industrie canadienne du transport aérien. L'ATAC considère que le transport aérien joue un rôle de premier plan dans l'unité canadienne en rendant accessibles tous les coins du pays. Le transport aérien joue également un rôle clé dans la défense de la souveraineté canadienne dans les régions éloignées du Nord.

Avec plus de 5 000 vols par jour à l'intérieur du Canada, l'industrie canadienne du transport aérien joue un rôle vital dans notre bien-être en ce qu'elle fournit un lien à plusieurs communautés dépourvues de tout autre accès au reste du pays. Notre industrie est indispensable à notre développement économique étant donné l'étendue de notre territoire, nos disparités régionales et notre climat dur.

Consider also the business relationship the airline industry has with its passengers. Each passenger flight is based on a contractual obligation. That obligation is spelled out in the airlines' tariff, a document available at the air carrier's ticket counter, internet site or through the Canadian Transportation Agency. In addition, most Canadian air carriers subscribe to operating under Flight Rights Canada, a voluntary customer care standard.

There has been a lot of talk in the past year about legislating passenger rights and we rallied against the private member's bill tabled in the House. We are certainly not against passenger rights, but we are however, opposed to legislation which would place the rights of passengers before safety concerns, place all blame on airlines, treat all airports alike and offer compensation way above the price paid for the ticket.

[English]

In conclusion, the long-term viability of our industry depends a lot less on the changing global market than it does on a most needed change in attitude of the Canadian government toward air transport. We need the Canadian government to start seeing and treating our industry in light of the vital economic role it plays in Canada rather than targeting it as a source of funds for the government's general revenue. Only then will our industry stand a chance to be competitive and viable in the long term.

We will gladly answer your questions.

Senator Housakos: I have a question about market competition. I would like to know whether, in your opinion, in the current state of affairs, there is room for more competition in the marketplace. If there is, what steps can the government take to foster more competition?

Mr. McKenna: That depends on which market. Canada has many markets. It depends on which route and what regions you are talking about.

Senator Housakos: I understand you represent many airline companies that serve the far regions of the country — and I am curious to know your perspective on that — as well as the major centres where the three or four major competitors are in competition. I would break it down to two sections: regional service and national service.

Mr. McKenna: I will start, and Mr. Skrobica can complete my answer. Some segments of the market are very profitable, and many people attack those segments. If we look at the Far North, and any region, as with any mode of transportation there are routes that are well paying. These routes as a rule subsidize the less-paying routes. Carriers all gather and focus on these routes and will attack a market just to get a route between Calgary and Yellowknife, for example, because it is a busy route, not realizing that the carrier who does that route also is vital to every other part or every other less profitable route in that region.

Regardez également l'industrie du transport aérien et sa relation d'affaires avec ses passagers. Chaque passage aérien est le résultat d'une obligation contractuelle. Cette obligation est clairement indiquée sur les tarifs du transporteur, un document disponible aux comptoirs de services des transporteurs, sur leur site Internet ainsi qu'auprès de l'Office des transports du Canada. De plus, la plupart des transporteurs aériens canadiens souscrivent à la charte établie par Droits des voyageurs aériens Canada, un code de conduite volontaire.

On a beaucoup parlé depuis un an de légiférer les droits des passagers, et nous nous sommes fermement prononcés contre le projet de loi privé qui a été déposé à la Chambre des communes. Nous ne sommes pas contre les droits des passagers, mais nous nous opposons à une législation qui place le droit des passagers avant toute considération de sécurité aérienne, jette tout blâme sur les transporteurs, traite tous les aéroports de la même façon et offre une compensation financière nettement plus élevée que le prix payé pour le billet.

[Traduction]

En conclusion, la viabilité à long terme de notre industrie dépend moins des conditions changeantes du marché mondial que d'un changement si nécessaire dans l'attitude et les politiques du gouvernement canadien envers le transport aérien. Le gouvernement se doit de voir et de considérer notre industrie à la lumière du rôle économique essentiel qu'elle joue au Canada plutôt qu'en la ciblant en tant que source de revenus. C'est seulement alors que notre industrie pourra être viable et compétitive à long terme.

C'est avec plaisir que nous répondrons à vos questions.

Le sénateur Housakos : J'ai une question sur la concurrence. J'aimerais savoir si, dans l'état actuel des choses, il y a place pour plus de concurrence sur le marché. Le cas échéant, quelles mesures le gouvernement devrait-il prendre pour renforcer la concurrence?

M. McKenna : Tout dépend du marché dont on parle. Le Canada comporte de nombreux marchés et cela dépend de la liaison et des régions.

Le sénateur Housakos : Je crois comprendre que vous représentez un grand nombre de compagnies aériennes qui desservent des régions éloignées — et j'aimerais d'ailleurs avoir votre point de vue à ce sujet — de même que des grands centres où s'affrontent les trois ou quatre grands concurrents du transport aérien. Je répartirais cela en deux grandes catégories : les transporteurs régionaux et les transporteurs nationaux.

M. McKenna : Je vais commencer et M. Skrobica pourra compléter ma réponse. Certains segments du marché sont très rentables et beaucoup de compagnies cherchent à se les approprier. Dans le cas du Grand Nord, comme de n'importe quelle région et de n'importe quel mode de transport, il y a des itinéraires qui sont très payants. Ces lignes servent généralement à subventionner celles qui rapportent moins. Les transporteurs se ruent tous sur ces dessertes et s'attaquent au marché de façon à décrocher uniquement la liaison Calgary-Yellowknife, par exemple, parce qu'elle est achalandée, sans se rendre compte

There is certainly room in some markets for more competition. In certain areas, whenever one airline arrives, a price war ensues and then one or two of the airlines offering service pull away and after that there is a monopoly situation. It is very delicate.

Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs, Air Transport Association of Canada: In 1983-84, the government introduced competition. Previous to that, the routes were structured essentially on a monopoly basis. The consumers of Canada have benefited from lower fares. We have a study that indicates that even with add-ins, for example the airport improvement fee and other charges, Canadian consumers have benefited.

As Mr. McKenna indicated, we would be concerned about a lowering of competitive hurdles that foreign airlines would have to clear. There may be a single profitable route in a route system, but in that route system a number of communities are served by that airline, and it is important that there is year-round rather than seasonal service and that the network has an opportunity to be served. It is not just commerce; a good deal of Canada's health system depends upon moving people from remote areas to areas that have the appropriate medical facilities.

With regard to open skies arrangements, we have indicated that we are not averse to more open skies, but we would want to ensure that these arrangements are reciprocal and not based on a city state where there are not many opportunities for Canadian carriers to exploit while on the other side a single airline would have access to multiple Canadian markets.

Senator Housakos: Is there also a lot of discrepancy right now between higher traffic routes and smaller traffic routes? Are some of the outer regions of the country getting equitable service in terms of pricing? Are they getting equitable service in terms of safety compared to some of the busier routes in some of the bigger urban centres?

Mr. McKenna: Those are two very different questions. I will reassure you on the safety issue. The question of whether the small airlines are safer, or not as safe or riskier has been mentioned a lot lately. Smaller airlines are not riskier. They are subject to the same regulations and rules. However, in many cases they do fly in remote regions, which are not as equipped as Toronto, Ottawa, Montreal and the other large airports; it is a different environment altogether.

que le transporteur qui décroche cette ligne doit aussi offrir un service vital sur tous les autres itinéraires moins rentables de la région.

Sur certains marchés, il y a place pour plus de concurrence. Cependant, dans certaines régions, l'arrivée de toute nouvelle compagnie aérienne concurrente déclenche une guerre des prix, après quoi un joueur ou deux se retirent et l'on se retrouve en situation de monopole. C'est très délicat.

Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie, Association du transport aérien du Canada : En 1983-1984, le gouvernement a ouvert la concurrence. Avant cela, les liaisons étaient essentiellement des monopoles. Le consommateur canadien a bénéficié de tarifs réduits. Une étude indique qu'il est ressorti gagnant, même quand on fait entrer en ligne de compte les frais d'améliorations aéroportuaires, par exemple, et les autres redevances.

Comme M. McKenna vous l'a dit, nous nous inquiétons de la suppression des obstacles que doivent franchir les compagnies aériennes étrangères pour venir nous faire concurrence. Il peut y avoir une seule ligne rentable sur tout un réseau, mais quand on considère toutes les autres liaisons du réseau secondaire, on s'aperçoit que la compagnie aérienne dessert un grand nombre de collectivités et qu'il convient d'offrir un service toute l'année plutôt qu'un service saisonnier et qu'il faut être présent sur tout le réseau. Ce n'est pas simplement une question de commerce, parce que le système de santé canadien dépend beaucoup de notre capacité à transporter les résidents des régions éloignées vers des régions dotées d'installations médicales appropriées.

À propos des accords « Ciel ouvert », nous avons déclaré que nous ne nous opposons pas à une plus grande ouverture à la concurrence, mais nous voulons être certains que les ententes nous soient bénéfiques et qu'elles ne soient pas conclues avec une cité-État présentant relativement peu de débouchés pour les transporteurs canadiens suivant une contrepartie où une seule compagnie aérienne étrangère aurait accès à la multitude des marchés canadiens.

Le sénateur Housakos : Constate-t-on actuellement de grands écarts entre les axes très fréquentés et ceux où la clientèle est moins nombreuse? Y a-t-il des régions périphériques du pays qui sont défavorisées sur le plan des tarifs? En ce qui concerne la sécurité des vols, bénéficient-elles du même service que les liaisons plus achalandées au départ ou à l'arrivée de certains grands centres urbains?

M. McKenna : Ce sont là deux questions très différentes. Je vais tout de suite vous rassurer sur la question de la sécurité. Il a beaucoup été question, récemment, des risques que les petites compagnies aériennes présentent sur le plan de la sécurité des vols. Or, les petites compagnies ne sont pas plus dangereuses que les autres. Elles sont soumises aux mêmes règlements et aux mêmes règles. Cependant, certaines desservent des régions éloignées où les aéroports ne sont pas aussi bien équipés que ceux des grands centres, comme Toronto, Ottawa et Montréal.

As for prices, they are based on supply and demand. It is expensive to fly in certain remote regions of this country, but then again it is expensive to maintain an airline in these areas when you are talking about planes that will hold fewer than 40 people or 15 people. There is not much volume there to support lower costs.

Senator Housakos: I understand clearly from your presentation that you have identified the tax platform and the whole taxation system as being the biggest challenge to the airline industry. I agree with you that taxation and over-taxation in Canada has become the biggest challenge across the board.

What would you outline as the second or third biggest challenges after the fact that Transport Canada is putting a great financial burden on the aviation industry? Beyond taxation, what would be the close number two and number three problematic challenges?

Mr. McKenna: Security is a major concern, and the cost of security. It is still related to cost, mind you, but it is a concern.

Mr. Skrobica: I would point to a comparative analysis of the United States and Canada. In the United States, the airports are subsidized through the Airport Improvement Program, AIP. In Canada we do not have a similar program. In the United States, that applies to all airports. In Canada, the smallest airports require some sort of support. Those airports are not really sustainable, based upon the type of traffic flows they have and the various requirements that government regulation calls for in order to maintain an equitable level of safety. As a result, some sort of infrastructure funds are needed for that category of smallest Canadian airports.

The Airports Capital Assistance Program, ACAP, does invest about \$35 million a year in safety-related items. However, terminals, fencing and so on fall outside the purview of this fund.

Senator Housakos: Finally, thinking about the airport authorities and their governance, in the view of your membership, your association and your experience thus far, do you find that the airport authorities across the country have been responsive to the needs of your members? Generally, what is the view of your association with regard to the governance of the airports with respect to their transparency and accountability? Do you feel that the structure that has been in place has been working well, both for your members and for the public at large?

Mr. McKenna: For the vast majority, I would say that has worked out. Some of them are aggressive in their development and therefore charge appropriately. As a rule, that has been a success.

Mr. Skrobica: There was an attempt a number of years ago to introduce a Canada airports act. Uniformly, both the airports and the airlines panned the proposal. We felt that it got government way too involved in the process.

Quant aux tarifs, ils dépendent de l'offre et de la demande. S'il est coûteux de prendre l'avion dans certaines régions éloignées, c'est qu'il est très dispendieux d'exploiter des avions transportant moins de 40, voire 15, passagers par vol. Le volume n'est pas assez important pour permettre une réduction des tarifs.

Le sénateur Housakos : Je conclus de votre exposé que notre régime fiscal constitue le plus gros problème pour l'industrie du transport aérien et je suis bien d'accord avec vous pour dire que la fiscalité et la surimposition au Canada sont devenues un grave problème pour tout le monde.

Hormis le fardeau financier que Transports Canada impose à l'industrie, à quels autres grands défis êtes-vous confrontés? Quels problèmes se classent au deuxième et au troisième rangs derrière la fiscalité?

M. McKenna : La sûreté nous préoccupe beaucoup ainsi que les coûts qu'elle entraîne. Certes, on en revient toujours à une question de coûts, mais c'est une préoccupation.

M. Skrobica : J'attire votre attention sur une analyse comparative entre les États-Unis et le Canada. Aux États-Unis, les aéroports sont subventionnés en vertu du Airport Improvement Program, soit un programme d'amélioration aéroportuaire. Nous n'avons rien de tel ici. Chez nos voisins du Sud, ce programme s'applique à tous les aéroports, pourtant, au Canada, il faudrait soutenir les plus petits aéroports d'une façon ou d'une autre. Ils ne sont pas vraiment viables à cause de leurs faibles taux de fréquentation et des diverses exigences réglementaires que leur impose le gouvernement pour assurer le même niveau de sûreté que partout ailleurs. Cela étant, il faudrait créer un fonds d'infrastructures pour aider financièrement les plus petits aéroports canadiens.

Quelque 35 millions de dollars par an sont investis au titre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires pour les aspects touchant à la sûreté. Cependant, les aéroports, les clôtures et le reste ne tombent pas sous le coup de ce programme.

Le sénateur Housakos : Pour terminer, parlons un peu de la gouvernance exercée par les autorités aéroportuaires. Vos membres et votre association estiment-ils, d'après leur expérience, que les différentes autorités aéroportuaires au Canada ont bien répondu aux besoins de vos membres? De manière générale, que pense votre association de la gouvernance des aéroports sur le plan de la transparence et de la responsabilité? Estimez-vous que la structure en place fonctionne bien, tant en ce qui concerne vos membres que le public en général?

M. McKenna : En grande partie, oui. Certaines de ces autorités mènent une expansion tambour battant et facturent leurs usagers en conséquence. En général, les résultats sont concluants.

M. Skrobica : Il avait été question, il y a un certain nombre d'années de cela, d'adopter la Loi sur les aéroports du Canada, mais ce projet a été unanimement descendu en flammes par les aéroports et les compagnies aériennes. Nous avons estimé que le gouvernement serait beaucoup trop intervenu dans le processus.

I would estimate that we would be comfortable with about 98 per cent of the airports in Canada as they are currently set up. Just like in regular society, there will always be a small group that will be outliers. I will not use the word “outlaws” because there is no law on it, but they may take aggressive steps that do not have international comparisons, and as a result we would be concerned that possibly there should be some legislation to deal with their governance. However, we believe that this should be a cooperative process involving the airports, the airlines and other stakeholders.

Senator Mercer: Thank you, gentlemen, for your presentation.

I want to get a couple of things clear so that I understand who we are talking to. As I read the list of your members, I noticed that Air Canada and WestJet are not members. Were they members in the past?

Mr. McKenna: Yes, up until two or three years ago.

Senator Mercer: They are no longer members. The only larger airline I see would be Porter. Would that be the largest carrier?

Mr. McKenna: I do not think so. Porter is perhaps the best-known carrier but not the largest. Are you talking about volume or revenue?

Senator Mercer: Give me both.

Mr. Skrobica: Sunwing Airlines would probably carry more passengers.

Senator Mercer: That is the charter trips to Mexico, cetera?

Mr. McKenna: Yes, and many other destinations.

Senator Mercer: Is that in volume or in revenue?

Mr. McKenna: Both, I would say.

Senator Mercer: This is a tough industry; we know that. You listed all the people who have failed. As a matter of fact, I was just sharing with my colleague that a new airline is starting up in Atlantic Canada next week called East Coast Airways. It is a subsidiary of Integra Air from Alberta. Is Integra a member of your association?

Mr. McKenna: I do not know that airline. Some of these airlines are owned by other airlines.

Senator Mercer: I do understand that, because I have flown on other airlines on charter flights. I have always been interested that they were charters but subsidiaries of much larger airlines.

Mr. McKenna: You are probably talking about smaller planes.

Senator Mercer: Yes.

Je dirais qu'il n'y a pas de problème dans la façon dont sont gérés 98 p. 100 environ des aéroports du Canada, compte tenu de leur structure actuelle. C'est comme dans la société en général, il y en a toujours quelques-uns qui sont hors normes. Je ne dirai pas que ce sont des « hors-la-loi », puisqu'aucune loi ne régit les aéroports, mais il y en a dont la position offensive est sans égale dans le monde au point qu'on en arrive à se dire qu'il faudrait peut-être une loi pour les encadrer. Toutefois, nous croyons que tout cela devrait reposer sur la collaboration entre les aéroports, les compagnies aériennes et les autres intervenants.

Le sénateur Mercer : Merci, messieurs, pour votre exposé.

Je veux tirer deux ou trois choses au clair pour bien comprendre à qui nous avons affaire ici. D'après votre liste de membres, je constate qu'Air Canada et WestJet ne font pas partie de votre association. En ont-ils fait partie dans le passé?

M. McKenna : Oui, jusqu'à il y a deux ou trois ans de cela.

Le sénateur Mercer : Et ils n'en sont plus membres. La seule grosse compagnie aérienne que je vois ici, c'est Porter. Est-ce la plus importante de celles que vous représentez?

M. McKenna : Je ne pense pas. Porter est sans doute le transporteur le mieux connu de notre groupe, mais ce n'est pas le plus gros. Vous voulez parler d'après le volume de passagers transportés ou le chiffre d'affaires?

Le sénateur Mercer : Les deux.

M. Skrobica : Alors, c'est sans doute Sunwing Airlines qui transporte le plus de passagers.

Le sénateur Mercer : La compagnie qui propose des vols nolisés à destination du Mexique et autre?

M. McKenna : Oui, et vers bien d'autres destinations.

Le sénateur Mercer : Et là, c'est d'après le volume ou le chiffre d'affaires?

M. McKenna : Je dirais que c'est d'après les deux.

Le sénateur Mercer : C'est un milieu difficile, nous le savons. Vous avez fait état de toutes les compagnies qui ont fait faillite. J'étais d'ailleurs en train de dire à mon voisin de table qu'une nouvelle compagnie aérienne, East Coast Airways, fera ses débuts sur la côte Atlantique la semaine prochaine. C'est une filiale d'Integra Air, de l'Alberta. Integra est-elle membre de votre association?

M. McKenna : Je ne connais pas cette compagnie aérienne. Certaines de ces compagnies sont détenues par d'autres.

Le sénateur Mercer : C'est ce que j'ai cru comprendre, parce que j'ai déjà volé sur d'autres sociétés de transport aérien à la demande. J'ai toujours été intrigué de constater que ces compagnies charters sont en fait des filiales de compagnies aériennes beaucoup plus grosses.

M. McKenna : Vous voulez sans doute parler d'exploitants de petits appareils.

Le sénateur Mercer : Oui.

Mr. McKenna: About 600 companies in Canada are accredited by Transport Canada to do commercial flying. I think we represent the vast majority of the larger ones, or the more significant ones, but many out there are not members of any association. They are usually very small.

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

Senator Mercer: I want to turn to your presentation on taxes, ground rent and other charges. You talked about \$300 million going to Transport Canada. What do they do with the money? You may not have the answer to this question, but perhaps when Transport Canada comes back we should ask them.

You say in your presentation that the federal government now collects over \$760 million each year for the Air Travellers Security Charge, way beyond Parliament's 2009-10 appropriations to CATSA of \$473 million. I agree it is way beyond. What happens to the difference?

Then you mention the commitment made by the Mulroney government that once the GST came into effect, the excise tax would be dropped, and it is still there. You say that 20 years later we are still paying the excise tax in the amount of \$100 million a year.

Is that \$100 million on top of the \$760 million?

Mr. McKenna: Yes, plus airport rents of now \$300 million.

Senator Mercer: You have \$760 million, \$100 million, and \$300 million for rent, so that is over \$1 billion.

Mr. McKenna: That is what I claim.

Senator Mercer: Okay. We assume it just goes into general revenues and is not reallocated within Transport Canada for air travel purposes.

Mr. McKenna: We have asked Transport Canada repeatedly and the Minister of Finance to tell us where this money goes and what it is used for. We are told that it is all used for aviation security, but we are not given any details.

It is easy to get the CATSA appropriation because that is in the CATSA budget, but for the excess, we do not even have exact numbers for how much is collected. We gathered this from looking at CATSA data and Statistics Canada data. That is how we estimated that money, and we could be off by \$50 million or \$100 million. We are not sure, but a lot of money is being collected, and we have no indication as to how much is being collected and what it is being used for.

M. McKenna : Quelque 600 compagnies au Canada sont autorisées par Transports Canada à faire du vol commercial. Je crois que nous représentons la grande majorité des plus importantes d'entre elles, mais il y en a beaucoup qui ne sont pas membres d'associations. En général, ce sont les très petites compagnies.

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

Le sénateur Mercer : Revenons à ce que vous avez dit dans votre exposé au sujet des taxes, du loyer et des autres charges d'exploitation. Vous avez indiqué que 300 millions de dollars aboutissent dans les coffres de Transports Canada. Qu'est-ce que le ministère fait de tout cet argent? Vous n'avez peut-être pas la réponse à cette question, mais nous pourrions sans doute la poser aux représentants de Transports Canada quand nous les accueillerons.

Vous dites, dans votre mémoire, que le gouvernement fédéral récupère aujourd'hui plus de 760 millions de dollars par an au titre du Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, soit nettement plus que le crédit parlementaire de 473 millions de dollars en 2009-2010 accordé à l'ACSTA. Je suis d'accord, c'est nettement plus. Où est passée la différence?

Puis, vous parlez de l'engagement pris par le gouvernement Mulroney de renoncer à la taxe d'accise après l'entrée en vigueur de la TPS, taxe qui est encore là. Vous dites que, 20 ans plus tard, nous payons encore 100 millions de dollars par an en taxe d'accise.

Ces 100 millions de dollars viennent-ils s'ajouter aux 760 autres millions?

M. McKenna : Effectivement, en plus des loyers payés par les aéroports qui représentent maintenant 300 millions de dollars.

Le sénateur Mercer : Nous arrivons donc à — 760, plus 100, plus 300 millions de dollars au titre des loyers — plus d'un milliard de dollars.

M. McKenna : C'est ce que je prétends.

Le sénateur Mercer : Parfait, et on suppose que cette somme est versée en totalité au Trésor et qu'elle n'est pas redistribuée par Transports Canada pour servir dans les transports aériens.

M. McKenna : Nous n'avons eu de cesse de demander à Transports Canada et au ministre des Finances de nous dire où aboutit cet argent et à quoi il sert. On nous a répondu qu'il sert à la sûreté dans les transports aériens, mais on ne nous a fourni aucun détail.

Il est facile de connaître le crédit parlementaire de l'ACSTA parce qu'il est mentionné dans le budget de l'Administration, toutefois, nous ne savons pas au juste quelle somme totale a été prélevée au départ. Nous en sommes arrivés à ce chiffre en partant des données de l'ACSTA et de Statistique Canada. C'est ainsi que nous avons estimé ce montant, mais nous pouvons très bien nous tromper de 50 ou de 100 millions de dollars. Nous n'avons aucune certitude, mais nous savons que l'État a empoché d'énormes sommes et nous n'avons aucune idée de combien il s'agit ni de ce à quoi elles servent.

Senator Mercer: You and others have talked about the subsidies that are given to American airports in various forms. I know you will correct me if I am wrong, but it seems to me that while we may not be giving subsidies directly to airports today, when the Government of Canada was in the business of owning airports, we were subsidizing the industry pretty heavily by building these airports and providing the opportunity for airlines to use them. Yes, we were charging people to land there, but the capital cost was borne by the taxpayers, was it not?

Mr. Skrobica: The funding of the Canadian airports was done through the Air Transportation Tax, the ATT. It was in place up until the airports were privatized and NAV CANADA was devolved. It was to pay for both the operation of the airports, over and above the cost that was borne by landing fees and general terminal fees, and other charges at the specific airports.

Senator Mercer: So money did come out of the general revenue of the Government of Canada to support airports across the country. There was a subsidy, and the more important aspect I am trying to get at is that the subsidy was for capital costs. I fly in and out of the Halifax Stanfield International Airport weekly, and it was built with taxpayers' money. When it was built, it was first known as the Kelly Lake airport.

Mr. Skrobica: I would just add that it really came out of the air travellers' pockets because they paid the Air Transportation Tax that funded this.

Senator Mercer: However, that tax did not equal the capital costs of building airports.

Mr. Skrobica: It did not because deficits were run on those airports; and yes, there was a component of subsidy involved.

Senator Mercer: If we were to add those up — I mentioned the airport in Halifax, but we could mention Pearson; we could go to every place across the country from Williams Lake, British Columbia, to the Trudeau airport — billions of dollars of Canadian taxpayers' money have gone into providing the infrastructure that allows the industry to exist. I will not use the word "flourish" because we know the industry is not flourishing, but it allows the industry to operate.

Mr. Skrobica: We have a letter from Transport Canada that indicates that in 1997 the net book value of all the airports was \$1.5 billion.

Since the imposition of the ground rents, the government has extracted several billion dollars. Clearly, not only did the airports pay for those previous investments, they have paid for much more. The taxpayers have benefited handsomely, some would say unjustly, from their previous investment.

Le sénateur Mercer : Vous-même et d'autres nous avez parlé des subventions consenties sous différentes formes aux aéroports américains. Corrigez-moi si j'ai tort, mais j'ai l'impression que, de nos jours, s'il est vrai que nous ne subventionnons pas directement les aéroports, à l'époque où le gouvernement du Canada était propriétaire de ces installations, il a subventionné assez lourdement l'industrie en construisant ces mêmes aéroports et en donnant la possibilité aux compagnies aériennes de les utiliser. Il est vrai que nous facturions alors les usagers pour leur permettre de les fréquenter, mais les coûts d'immobilisations ont été assumés par les contribuables, n'est-ce pas?

M. Skrobica : Le financement des aéroports canadiens s'est fait grâce à la taxe sur le transport aérien, la TTA. Elle avait été adoptée avant que le gouvernement ne privatise les aéroports et ne se départisse de NAV CANADA. Elle était destinée à couvrir les coûts d'exploitation des aéroports en plus des redevances d'atterrissage, des droits généraux d'utilisation des aérogares ainsi que des autres charges aéroportuaires destinées à payer les coûts d'exploitation.

Le sénateur Mercer : On puisait donc dans les coffres de l'État pour financer les aéroports canadiens. C'était une subvention, et ce que je veux faire ressortir par-dessus tout, c'est qu'on subventionnait alors les coûts d'immobilisation. Toutes les semaines, je passe par l'Aéroport international Stanfield d'Halifax qui a été construit avec l'argent des contribuables. Tout de suite après sa construction, il a d'abord porté le nom d'Aéroport Kelly Lake.

M. Skrobica : J'ajouterais simplement que cet argent est sorti de la poche des contribuables qui ont payé la taxe sur le transport aérien.

Le sénateur Mercer : Cependant, ce qu'a rapporté cette taxe est loin d'égaliser les coûts d'immobilisations des aéroports.

M. Skrobica : Non, à cause des importants déficits d'exploitation enregistrés par ces aéroports, et il est vrai qu'ils ont été subventionnés dans une certaine mesure.

Le sénateur Mercer : Si nous devons faire l'addition — et j'ai mentionné l'Aéroport d'Halifax, mais nous pourrions aussi parler de Pearson et de bien d'autres au Canada, de Williams Lake, en Colombie-Britannique, à l'Aéroport Trudeau — nous nous rendrions compte que l'État a versé des milliards de dollars pour financer des infrastructures grâce auxquelles votre industrie peut exister — je n'irai pas jusqu'à employer le mot « prospérer », parce que nous savons que tel n'est pas le cas —, mais au moins grâce auxquelles elle est en mesure de fonctionner.

M. Skrobica : Nous avons une lettre de Transports Canada qui précise qu'en 1997, la valeur nette aux livres de tous les aéroports était de 1,5 milliard de dollars

Depuis qu'il a imposé ses loyers fonciers, le gouvernement a retiré des milliards de dollars. De toute évidence, les aéroports ont payé beaucoup plus que ce que représentent ces investissements précédents. Le contribuable a joliment — certains diront même injustement — bénéficié de son investissement à l'époque.

Senator Mercer: I think I would probably get a new appraiser if he told me that the book value of the airports in 1997 was \$1.5 billion. I would suggest that Pearson alone would probably be worth \$1.5 billion. It is probably worth \$10 billion today.

Mr. Skrobica: We are not talking about the market value. We are talking about what the investment was on a depreciated basis.

Senator Mercer: I would go back still and say just talk about Pearson alone and the investment that the Government of Canada made in building Terminals 1, 2 and 3 and rebuilding terminal 2. Did we rebuild Terminal 2? Whatever it was, four terminals were built in Toronto prior to the privatization of the airport, or maybe three.

Mr. Skrobica: There were three at that point in time.

Senator Mercer: I want to ensure that we, as a committee, are comparing apples to apples. We keep hearing people say that the American airports are subsidized, and we are not arguing that, but we do have to have some recognition of the fact that Canadian taxpayers have subsidized this industry significantly over the years.

Mr. Skrobica: Senator, I would not take exception to what you have said, except that for the last 15 years, that investment has been more than paid back to the Canadian taxpayers.

Mr. McKenna: Sir, I would like to remind you that these infrastructures, these airports still belong to the Canadian taxpayer. They are rented out on a long-term lease. The airport authorities do not own them; they rent them.

Mr. Skrobica: And they will get them with all of the improvements.

Mr. McKenna: They will return them at the end of the lease with all improvements included.

Senator Mercer: Any government that takes it back is crazy.

Senator Marshall: Mr. McKenna, in your opening remarks, you spoke about your members and then you talked about some of your former members that have gone under. Would you be familiar enough with your current members to know what kind of financial position they are in? Would most of them be struggling to keep afloat, or are they not in a very bad financial condition?

Mr. McKenna: Any industry that has profit margins of about 2 per cent is close to the edge at all times. You have to be very resilient and innovative to survive. I do not think anyone is comfortable at this point. I think all airlines are on their toes.

Senator Marshall: When you talked about subsidies in your opening remarks, were you talking about direct subsidies per se, such as a provincial or federal government offering subsidies or providing subsidies to individual airlines?

Le sénateur Mercer : J'engagerais sûrement un autre évaluateur si le mien me disait que la valeur aux livres des aéroports en 1997 était de 1,5 milliard de dollars. J'affirmerais que Pearson, à lui seul, représente 1,5 milliard de dollars. Ça vaut sans doute 10 milliards de dollars aujourd'hui.

M. Skrobica : On ne parle pas de valeur marchande, on parle de la valeur résiduelle de l'investissement après amortissement.

Le sénateur Mercer : Il demeure qu'à Pearson seulement, le gouvernement du Canada a payé pour la construction des aéroports 1, 2 et 3 ainsi que pour la reconstruction de l'aéroport 2. A-t-il financé la reconstruction de cette aéroport? Peu importe, avant la privatisation de l'aéroport, on avait construit quatre aéroports, peut-être trois.

M. Skrobica : Il y en avait trois à l'époque.

Le sénateur Mercer : Je veux être certain que notre comité soit en mesure de comparer ce qui est comparable. On ne cesse de nous dire que les Américains subventionnent leurs aéroports, ce que nous ne contestons pas, mais ne pourrait-on pas un peu reconnaître que les contribuables canadiens ont subventionné généreusement cette industrie dans le passé?

M. Skrobica : Sénateur, je ne désapprouve pas ce que vous dites, si ce n'est qu'au cours des 15 dernières années, l'investissement initial a été amplement remboursé aux contribuables canadiens.

M. McKenna : Monsieur, permettez-moi de vous rappeler que toutes ces infrastructures, ces aéroports appartiennent encore au contribuable canadien. Ils sont loués selon des baux à long terme. Les autorités aéroportuaires ne les possèdent pas, elles ne font que les louer.

M. Skrobica : Et le gouvernement les récupérera avec toutes les améliorations qui y ont été apportées.

M. McKenna : Il les récupérera avec les améliorations locatives.

Le sénateur Mercer : Tout gouvernement qui voudrait récupérer ces actifs serait fou.

Le sénateur Marshall : Monsieur McKenna, dans votre mot d'ouverture, vous avez parlé de vos membres actuels ainsi que d'anciens qui vous ont quitté. Connaissez-vous assez bien vos membres actuels pour nous parler de leur situation financière actuelle? Est-ce que la plupart d'entre eux sont en train de se débattre pour rester à flot? Ne sont-ils pas dans une très mauvaise passe financière?

M. McKenna : Toute industrie dont la marge bénéficiaire est d'environ 2 p. 100 tuteoie le précipice en permanence. Il faut être très résilient et créatif pour survivre. Je pense que personne n'est actuellement à l'aise dans notre industrie. Je crois que toutes les compagnies aériennes sont en alerte.

Le sénateur Marshall : Quand vous avez parlé de subventions dans vos remarques liminaires, vouliez-vous parler de subventions directes versées aux compagnies aériennes, comme celles émanant des gouvernements provinciaux ou fédéral?

When you speak about subsidization, were you looking more toward addressing some of the issues around the ground rent and the taxes? What were you referring to? When you initially spoke of subsidization, I thought you were looking at direct subsidies, but your further discussion seemed to indicate otherwise.

Mr. McKenna: I was talking about the rail industry when I talked about the subsidization, not about the airline industry.

Senator Marshall: However, it seemed that because you raised that point, you were looking for subsidies.

Mr. McKenna: No, I am not looking for subsidies. I am saying we are not playing on a level playing field, and that is our concern. There is often talk about rail in this country, high-speed rail, and we look at VIA Rail's budget and how much they are subsidized. We are saying one mode of transportation is being treated differently than the other. That was our point.

Senator Marshall: Has your association taken a formal position on the issues you raised with regard to the taxes and the ground rents? Are you saying the ground rents should be eliminated or reduced? Are you saying the taxes should be eliminated or should be reduced to a certain extent? Do you formulate positions on these various issues?

Mr. McKenna: Every year the budget comes around, and in such forums we ask that the excise tax be lowered. There was a promise a few years ago that it would be cut in half, and that never happened.

We asked that airport rents be lowered. We have asked that repeatedly. These are all things that would help us be more competitive.

I heard the president of Air Canada read a speech today in which he indicated that it is costing him \$1 billion a year to be in business here as compared to if he were operating the same business south of the border. These are all additional costs that are imposed on our industry.

Senator Marshall: Historically, from what you are saying, these costs are not going down, as you are advocating. Instead, they are going in the reverse direction.

Mr. McKenna: There are new costs all the time, yes.

Senator Marshall: That makes it a bit more of a challenge.

Mr. McKenna: Yes, it makes it a great challenge.

Senator Marshall: Thank you very much.

Senator Frum: Do many of your members perceive that they are in competition with U.S. carriers? It seems that they are mostly domestic carriers that do not have U.S. competition.

Mr. McKenna: Are you talking about people going south to fly?

Quand vous parlez de subventions, est-ce en tant que solution aux problèmes que représentent les loyers des aéroports et les taxes? De quoi est-il question? Quand vous avez parlé de subventions la première fois, je croyais que vous faisiez allusion aux subventions directes, mais, par la suite, j'ai eu l'impression que c'était autre chose.

M. McKenna : Je faisais allusion au chemin de fer, pas à l'industrie des transports aériens.

Le sénateur Marshall : Certes, mais comme vous avez soulevé la question, j'ai eu l'impression que vous réclamiez des subventions pour votre industrie.

M. McKenna : Non, ce n'était pas mon propos. Je dis simplement que nous ne bénéficions pas des mêmes conditions que le chemin de fer. Dans notre secteur, nous parlons souvent des compagnies ferroviaires, de TGV, du budget de VIA Rail et de toutes les subventions que reçoit cette compagnie. Nous disons que les deux modes de transport ne bénéficient pas du même traitement. C'était ça que je voulais dire.

Le sénateur Marshall : Votre association a-t-elle officiellement pris position sur les questions que vous avez soulevées au sujet des taxes et des loyers des aéroports? Réclamez-vous l'élimination ou la diminution des loyers d'aéroports? Réclamez-vous l'élimination ou une diminution relative des taxes? Formulez-vous des positions sur ces différentes questions?

M. McKenna : Tous les ans, à la faveur des consultations budgétaires, nous réclamons une diminution des taxes d'accise. Il y a quelques années, on nous avait promis de les diminuer de moitié, mais ça n'est jamais arrivé.

Nous avons réclamé, encore et encore, que les loyers d'aéroports soient diminués. Tout cela pourrait contribuer à nous rendre plus compétitifs.

J'ai entendu le président d'Air Canada aujourd'hui déclarer dans un discours qu'il lui en coûte annuellement 1 milliard de dollars de plus pour faire affaire au Canada plutôt qu'au sud de la frontière. Tout cela à cause des coûts additionnels imposés à notre industrie.

Le sénateur Marshall : À vous entendre, ces coûts n'ont jamais diminué et ils auraient plutôt continué d'augmenter.

M. McKenna : C'est qu'il y a toujours de nouveaux coûts qui viennent s'ajouter.

Le sénateur Marshall : Cela rend les choses d'autant plus difficiles.

M. McKenna : Oui, c'est très difficile.

Le sénateur Marshall : Merci beaucoup.

Le sénateur Frum : Vos membres sont-ils nombreux à estimer qu'ils sont en concurrence avec les transporteurs américains? J'ai l'impression qu'il s'agit pour la plupart d'exploitants de lignes intérieures qui n'ont pas affaire à la concurrence américaine.

M. McKenna : Vous voulez parler des voyageurs fréquentant les aéroports au sud de la frontière?

Senator Frum: Exactly.

Mr. McKenna: Yes, that affects any carrier that does regional flying and transcontinental flying. Many of our carriers offer regular routes and are facing that.

Senator Frum: Looking at the list, it looked like the majority would be servicing a domestic market that would have exclusive markets just by geography.

Mr. Skrobica: Very few Canadian routes are monopolies without competition. Usually there is competition.

Let me give you one example. Ottawa to Iqaluit was the exclusive route of First Air for a number of years, and Canadian North was a competitor that went back onto that route a number of years ago, and just last spring Air Canada in the guise of Jazz began working on that route, and now I heard two days ago that WestJet is looking at going onto that route. There is competition on those types of routes.

Senator Frum: That is interesting.

Mr. McKenna: Were you talking more about the American competition?

Senator Frum: I was, but to me that begs the question on the 2 per cent margins. If three providers are fighting over that route, there must be profit in it.

Mr. Skrobica: It is not sustainable.

Senator Frum: What is going on there?

Mr. Skrobica: It is a nasty habit in the airline industry of the last man standing, and it is that airline that either has the financial capacity to take the losses or has a unique market entry barrier, for example, the infrastructure at those airports. In the North, you really need a hangar. If you do not have a hangar, it will be very difficult to de-ice planes at minus 40 and 50 degrees. The problem then is the last man standing obviously wants to recoup his losses, and the consumers will feel they are being ripped off. However, they did not take into account that they benefited from having four or three airlines on a particular route at any given time and benefited from unusually, non-sustainable low fares.

Senator Frum: However, you are not proposing that government policy should try to intervene in that very predatory practice?

Mr. Skrobica: No.

Senator Frum: A little bit along the lines of Senator Mercer's questioning about the infrastructure of airports in Canada, are you satisfied that our infrastructure is satisfactory?

Le sénateur Frum : C'est cela.

M. McKenna : Mais si, car le phénomène touche tous les transporteurs régionaux et transcontinentaux. La plupart des transporteurs que nous représentons offrent des liaisons régulières et sont aux prises avec ce problème.

Le sénateur Frum : D'après votre liste, il semble que la majorité de vos membres desservent des marchés exclusifs, ne serait-ce que pour des raisons purement géographiques.

M. Skrobica : Il n'y a que très peu de liaisons au Canada qui sont desservies par des monopoles. En général, elles sont concurrentielles.

Permettez-moi de vous donner un exemple. La liaison Ottawa-Iqaluit a été exclusivement desservie par First Air pendant un certain nombre d'années avant que Canadian North ne revienne sur ce marché, pour un certain temps également. Puis, au printemps dernier, Air Canada, par le truchement de sa filiale Jazz, a commencé à exploiter cette ligne et voilà qu'il y a deux jours à peine, j'apprends que WestJet est aussi intéressée. Il y a effectivement concurrence sur ces liaisons.

Le sénateur Frum : C'est intéressant.

M. McKenna : Vous vouliez davantage parler de la concurrence américaine?

Le sénateur Frum : Oui, mais je me pose la question de la marge bénéficiaire de 2 p. 100. Si trois transporteurs se livrent concurrence sur cette liaison, il faut bien qu'ils dégagent un bénéfice.

M. Skrobica : Ça n'est pas viable.

Le sénateur Frum : Comment est-ce que ça se passe?

M. Skrobica : Il y a une sale manie qui a cours dans le secteur du transport aérien, celle de chercher à éliminer la concurrence à tout prix. La dernière compagnie aérienne qui demeure sur le marché est celle qui a les moyens financiers d'absorber les pertes ou qui peut opposer aux autres un obstacle particulier les empêchant de prendre pied sur le marché, comme le fait de posséder des infrastructures dans des aéroports. Dans le Nord, il faut absolument avoir un hangar. Sans hangar, il est très difficile de dégivrer les avions par moins 40 ou moins 50. Le problème, c'est que le survivant de cette guerre au finish tient à récupérer ses pertes et les consommateurs, eux, se sentent floués. Cependant, ces mêmes consommateurs ne tiennent pas compte du fait qu'ils ont bénéficié de services réguliers offerts par trois ou quatre compagnies aériennes et de tarifs anormalement bas et non viables pour les transporteurs.

Le sénateur Frum : Vous ne proposez cependant pas que le gouvernement intervienne pour réglementer ce genre de pratiques prédatrices?

M. Skrobica : Non.

Le sénateur Frum : Pour en revenir un peu à ce que voulait savoir le sénateur Mercer au sujet des infrastructures aéroportuaires du Canada, pensez-vous que celles-ci soient satisfaisantes?

Mr. Skrobica: If you look at the largest Canadian airports, we are in better shape than the United States. It is easier to build runways here than it is in the United States or in some other jurisdictions. In the U.K. there is a huge debate at Heathrow Airport about whether they will get a third runway. In Toronto alone I think we were up to seven runways, so from an infrastructure standpoint, the larger airports are in good shape. They have airport improvement fees helping to fund the capital expenditures. I have heard the complaint that many U.S. airports are like Third World airports in many places because they do not have the funding.

Where we are let down by way of infrastructure is at the very smallest level of airports. ATAC did a study five or six years ago, and we provided it to Transport Canada policy. We divided the Canadian airports into four tiers, starting with the eight or nine largest Canadian airports. Then depending on the various economic strengths of the airports, we indicated what would be required. At the very lowest level, those airports are not sustainable. They can barely put together the operations. They cannot positively sustain their capital.

Therefore, over time those airports will go out of service or out of operations or drastically reduce their level of service, and there will be consequences because some of those airports are remote and there are not many alternatives. If you want to buy any eggs in Puvirnituq, the plane will fly them in. There are no ice roads or shipping during eight months of the year. Basic necessities of life will be impacted.

Senator Frum: We do not think the \$300 million a year the government is collecting in rent would be potentially used for that kind of infrastructure building?

Mr. Skrobica: Transport Canada has never offered to invest it.

Senator Frum: If CATSA only collected the \$473 million that you are saying it spends on security, where would that put Canada in the ranking of security charges?

Mr. McKenna: First of all, CATSA does not collect the money. The airlines do and pay it directly to the Canadian government, which in turn allocates money to CATSA. The ranking we gave was on the charge per ticket and not on the total non-collected.

Senator Frum: Right, okay.

Mr. McKenna: There are three different charges. One is for domestic flight, one is for transborder flight to the United States, and one is international. They range from \$11 to \$25.

Senator Frum: I guess if it was collecting a third less or so, or half, then it would put us presumably in the middle of the pack?

M. Skrobica : Si vous prenez les plus importants aéroports du Canada, nous sommes mieux lotis que les Américains. Il est plus facile de construire des pistes ici qu'aux États-Unis ou dans d'autres pays. Au Royaume-Uni, il y a tout un débat pour savoir s'il va ou non y avoir une troisième piste à Heathrow. À Toronto seulement, je pense que nous en sommes à sept, ce qui veut dire que, du point de vue des infrastructures, les plus gros aéroports sont bien positionnés. Ils bénéficient des frais d'améliorations aéroportuaires destinées à financer les dépenses en immobilisations. J'ai lu quelque part que, chez notre voisin, on se plaint que beaucoup d'aéroports américains ressemblent à des aéroports du tiers monde à cause d'un manque de fonds.

Là où le bât blesse du côté des infrastructures, c'est dans les plus petits aéroports. Il y a cinq ou six ans, l'ATAC a réalisé une étude qu'elle a communiquée au groupe des politiques de Transports Canada. Nous avons réparti les aéroports canadiens en quatre catégories, à commencer par les huit ou neuf plus importants. En fonction de divers critères de santé économique, nous avons indiqué ce dont ils avaient besoin. Ceux de la première catégorie, la catégorie inférieure, ne sont pas viables, car ils peuvent difficilement maintenir leurs opérations. Ils ne peuvent pas maintenir leurs actifs en état.

Avec le temps, ils finiront par être mis hors service ou devront considérablement comprimer leur niveau d'opérations, ce qui ne sera pas sans conséquences parce que certains de ces aéroports se trouvent en région éloignée où il n'y a guère d'autre choix que l'avion. Les œufs qu'on achète à Puvirnituq sont transportés par avion. Huit mois par an, il n'y a pas de routes de glace ni de livraisons par bateau. C'est une question de besoins fondamentaux.

Le sénateur Frum : Et les 300 millions de dollars par an que le gouvernement récupère en loyers, ne pourraient-ils pas servir à construire ce genre d'infrastructures?

M. Skrobica : Transports Canada ne s'est jamais proposé d'investir.

Le sénateur Frum : Si l'ACSTA ne percevait que les 473 millions de dollars qui, selon vous, sont consacrés à la sûreté des transports aériens, quel serait alors le classement du Canada au chapitre du DSPTA?

M. McKenna : Tout d'abord, l'ACSTA ne perçoit pas ce droit, ce sont les aéroports qui le font et qui la versent au gouvernement canadien, lequel alimente ensuite le budget de l'ACSTA. Le classement que nous vous avons donné était fonction du pourcentage que représente le DSPTA sur chaque billet et non de la somme totale perçue.

Le sénateur Frum : C'est très bien.

M. McKenna : Il existe trois taxes à ce chapitre. L'une pour les vols intérieurs, l'autre pour les vols transfrontières vers les États-Unis et la dernière pour les vols internationaux. Elles varient de 11 à 25 \$.

Le sénateur Frum : Si l'État la diminuait du tiers ou de la moitié, je suppose que nous nous retrouverions en milieu de peloton?

Mr. McKenna: That is right.

Mr. Skrobica: That is right.

Senator Ogilvie: To clarify your answer to Senator Mercer on the 1997 book value, I believe you said it was the depreciated book value. Was the government using standard business accounting practices for capital depreciation, or does it have its own special government depreciation?

Mr. Skrobica: If I recall, and this was back in 1997 so my memory is a bit foggy, studies were prepared by a then Big Eight chartered accounting firm, so I would presume that it was done on the basis of generally accepted accounting principles and would have been depreciated on that basis.

Senator Ogilvie: Thank you. I have a couple of small questions. You mentioned in your opening remarks that Air Canada and WestJet are not members of your association. You may not want to speculate, if it is speculation, but is the reason for that their view that they are big enough to handle their own issues and do not need to be part of an association, or is there some publicly known reason that they do not belong to the association?

Mr. McKenna: You would have to ask them that, obviously.

Senator Ogilvie: I understand.

Mr. McKenna: However, my take, and I was not there, I have arrived since then, was that they had their own agenda and that they probably felt they needed to carry it out on their own.

Senator Ogilvie: I appreciate that. I just was not aware whether there was a publicly stated reason. If there was, then you would know what it was.

The second small question has to do with the service provided by airports. Are the gate crews provided by the airport authority as opposed to being managed by the individual airlines?

Mr. Skrobica: Exactly whom do you mean?

Senator Ogilvie: Right at the arrival of the airport, the gate crew that deals with putting the gate out, waving the plane in and so on — the ground personnel.

Mr. Skrobica: Generally that is done by the airlines' personnel. In some instances contract companies will do it at a particular airport on behalf of a number of different airlines.

Senator Ogilvie: The reason I ask is that I think they do a darn lousy job in general. I cannot fathom how it is possible that an airplane can be in the air for two hours or more and if it arrives a little bit early or late the ground crew seems to be incapable of being there. It is known when the plane left the departure site and whether it is roughly on time or not. When you see them emerging from their coffee shop, they are in no hurry at all. It is quite

M. McKenna : C'est exact.

M. Skrobica : C'est exact.

Le sénateur Ogilvie : Précisons un peu la réponse que vous avez donnée au sénateur Mercer au sujet de la valeur aux livres de 1997. Je crois vous avoir entendu dire qu'il s'agissait d'une valeur aux livres amortie. Le gouvernement applique-t-il les méthodes comptables courantes pour calculer l'amortissement des actifs ou a-t-il sa propre méthode?

M. Skrobica : Si je me souviens bien, et comme cela remonte à 1997, ma mémoire est un peu embrumée, ceux qui constituaient alors les huit grands cabinets de comptables agréés ont été appelés à réaliser des études qui me donnent à penser que l'amortissement a été calculé d'après les principes comptables généralement reconnus.

Le sénateur Ogilvie : Merci. J'ai deux ou trois petites questions pour vous. Dans vos remarques liminaires, vous avez dit qu'Air Canada et WestJet ne font pas partie de votre association. Vous ne voudrez peut-être pas conjecturer, pour autant qu'il s'agisse de conjectures, mais dites-moi si la décision de ces compagnies tient au fait qu'elles estiment être assez grosses pour s'occuper de leurs problèmes de leur côté et qu'elles n'ont pas besoin de faire partie d'une association? Y aurait-il une raison de notoriété publique permettant de comprendre qu'elles n'appartiennent plus à votre association?

M. McKenna : Vous devriez, évidemment, leur poser la question à elles.

Le sénateur Ogilvie : Je comprends.

M. McKenna : J'en ai cependant conclu après coup, mais je n'étais pas là, qu'elles avaient une petite idée en tête et qu'elles se sont sans doute dit qu'il valait mieux l'exécuter de leur côté.

Le sénateur Ogilvie : Je comprends. Je ne savais pas si une raison officielle avait été donnée. Dans ce cas, vous deviez la connaître.

Ma deuxième petite question concerne les services aux aéroports. Le personnel aux portes est-il fourni par l'autorité aéroportuaire ou par les différentes compagnies aériennes?

M. Skrobica : De qui voulez-vous parler au juste?

Le sénateur Ogilvie : Je veux parler du personnel au sol qui accueille l'avion à son arrivée à l'aéroport, le personnel qui se trouve aux portes et qui déploie la passerelle, qui guide les avions au stationnement et ainsi de suite.

M. Skrobica : En général, il s'agit du personnel des compagnies aériennes. Dans certains aéroports, il arrive que des compagnies contractuelles se chargent de ce service pour les différentes compagnies aériennes.

Le sénateur Ogilvie : Si je vous pose la question, c'est que c'est généralement nul comme boulot. J'ai du mal à imaginer qu'un avion puisse arriver avec un peu d'avance ou de retard après deux heures de vol ou plus et que les équipes au sol soient incapables d'être au rendez-vous. Dès que l'avion décolle, on sait s'il va être à peu près à temps ou pas. Quand on voit les signaleurs et les autres émerger de la cafétéria, on remarque qu'ils ne sont pas pressés du

remarkable to watch the behaviour of Canadian ground crews servicing airlines. If we are in a competitive business and we want to deal with customer service, I would think that is one area that could easily be improved. I have been told by one airline that they did not control that; the airport authority controlled that. Obviously, based on your answer, they were passing the buck.

Mr. Skrobica: When you see the individual personnel at a gate, there could be other factors that are involved in the cause for delay. There are the air traffic controllers. There can be all kinds of delays with regards to the routing of the aircraft, even on the ground. Perhaps there is not an availability of gates, which is the purview of the airport authority. There is a potential for many other problems.

If it was, as you indicated through observation, the ramp personnel, then the responsibility falls on the shoulders of airline.

Senator Ogilvie: To follow up briefly, I do not want to go through the litany of examples that I have noticed. However, the one that stands out most is arriving at the gate on time and sitting there directly at the beginning of the painted line into the gate, with nothing else in the way, and waiting for the crew to emerge from the coffee shop, which is visible from the ramp area. This happens repeatedly. The plane has been in the air a minimum of an hour and a half to two and a half hours on the flights that I am on. I think it is terrible service.

Mr. McKenna: Am I wrong or is this somewhat related to your earlier question about membership in our association?

Senator Ogilvie: As you are not prepared to provide what you suspect is the answer to my question, I am not prepared to provide you with the information you are seeking.

Senator Mercer: I have always said that they did not know we were coming. No one told them.

I want to go back to a couple of points for clarification. In response to Senator Frum's question, you talked about the flights to Iqaluit and the fact that we may now have three airlines flying there. One of my complaints has always been that the largest airline engages in predatory pricing. When they appear before us I will be asking them the same question. This is why airlines like Canadian and others did not last in the game. They drove the price down so far that the other guys could not survive. They had the good flights that were making money. Is that what you are hinting at happening in a place like Iqaluit? That is, people who are flying back and forth may be getting a good deal now, but when there is only one airline, the price will go up?

Mr. Skrobica: That is one point, but I would like to make another. The Government of Canada intervened on behalf of one airline last year and provided a substantial loan.

Senator Mercer: To First Air or Air North?

tout. C'est remarquable d'observer le comportement du personnel au sol qui s'occupe des compagnies aériennes. S'il s'agit d'offrir un service à la clientèle dans un milieu où la concurrence est rude, je me dis qu'on pourrait facilement améliorer ce pan de service. Le représentant d'une compagnie aérienne me dit que ce sont les autorités aéroportuaires qui s'occupent de ce genre de choses. Si j'en juge d'après votre réponse, on se passe la balle.

M. Skrobica : S'agissant du personnel au sol, il faut savoir que les retards peuvent être dus à différents facteurs, comme le contrôle de la circulation aérienne à cause du routage et même la circulation au sol. Il peut arriver que la porte ne soit pas disponible, ce qui relève alors de l'autorité portuaire. Il peut y avoir bien d'autres problèmes.

En revanche si, comme vous l'avez constaté, il s'agit du personnel sur l'aire de trafic, à ce moment-là, la responsabilité incombe à la compagnie aérienne.

Le sénateur Ogilvie : Pour en rester sur le même sujet, loin de moi l'idée de vous débobiner une litanie d'exemples d'incidents dont j'ai été témoin, mais le plus frappant de tous, c'est quand l'avion arrive à l'heure à la porte et qu'il reste immobile au début de la ligne peinte menant jusqu'à la porte sans que quoi que ce soit lui barre le chemin en attendant que le personnel de piste daigne sortir de la cafétéria qu'on aperçoit depuis le tarmac. Cela se produit régulièrement. Sur les vols que je prends, les avions passent au moins une heure trente à deux heures trente dans les airs. J'estime que c'est un service épouvantable.

M. McKenna : Est-ce que je me trompe ou cela rejoint votre question de tout à l'heure sur les membres de notre association?

Le sénateur Ogilvie : Comme vous n'êtes pas disposé à me donner ce que je pense être la réponse à ma question, je ne suis, pour ma part, pas disposé à répondre à votre question.

Le sénateur Mercer : J'ai toujours dit qu'ils ne savaient pas que nous venions, personne ne les ayant prévenus.

Permettez-moi de revenir sur deux ou trois choses par souci de clarification. En réponse à la question du sénateur Frum, vous avez parlé des vols vers Iqaluit et du fait que nous allons peut-être nous retrouver avec trois compagnies aériennes desservant cette collectivité. Je me suis toujours plaint du fait que les grandes compagnies aériennes pratiquent des tarifs prédateurs. Je leur poserai d'ailleurs la même question quand nous les accueillerons ici. C'est pour ça que les compagnies aériennes comme Canadian et d'autres n'ont pas survécu. Les gros joueurs tirent tellement les prix vers le bas que les autres ne peuvent pas survivre. Ils avaient les bonnes liaisons qui rapportaient de l'argent. Laissez-vous entendre que c'est ce qui va se passer à Iqaluit? Autrement dit, que les voyageurs bénéficient peut-être de bons tarifs pour l'instant sur cette liaison, mais que les prix vont augmenter dès qu'il n'y aura plus qu'une seule compagnie aérienne?

M. Skrobica : C'est une chose, mais je pourrais ajouter autre chose. L'année dernière, le gouvernement du Canada est intervenu au nom d'une compagnie aérienne à qui il a consenti un prêt substantiel.

Le sénateur Mercer : C'était First Air ou Air North?

Mr. Skrobica: Try Air Canada.

Mr. McKenna: Ask your colleague.

Mr. Skrobica: Try Air Canada. They were the recipient of \$250 million, including a fairly strange transaction called the Canada Account, for \$100 million. Interventions like that upset market dynamics. It gives courage to airlines that might not be in as good a financial position as would normally be the case and allows them to take risks that would not normally happen. Our association is on the record saying that we do not favour intervention for a single airline. However, if you are providing support, it should be for the industry as a whole.

Senator Mercer: I want to clarify one more thing. You provided us with a lot of interesting angles. I want to save some of these for when other witnesses come here, including those airlines who are not members of your association today and Transport Canada.

In the numbers that we went over before, when we came up with \$1.16 billion — the \$760 million, the \$100 million and the \$300 million — is that just for your members, or does it include WestJet and Air Canada?

Mr. Skrobica: It would be the industry as a whole.

Senator Mercer: So it does include WestJet and Air Canada. Thank you.

Senator MacDonald: Thank you, gentlemen, for coming here this evening. Yesterday, we had a presentation by the National Airlines Council of Canada. You are here tonight as the Air Transport Association of Canada. It appears to this layman that you are all from the same industry and are advocating the same positions. Why are there two organizations, and why is everyone not under the same umbrella?

I asked some questions last night with regard to the membership, and the answers were not very forthcoming. I would like to see if you can provide some clarification.

Mr. McKenna: We would welcome some of those members back if they decided to come back. The two associations do not work in opposition. As you have figured out by now, we have similar positions on a number of issues, so we do work together on a number of issues. Those people decided that they wanted to work in a smaller group of four rather than a group of 200, and that is what they decided to do. That is all I can say about that.

Senator MacDonald: They include most of the major carriers in the country, although I asked last night why Porter was not included because it is becoming more of a major carrier. I understand that your group has many small organizations; is that correct?

Mr. McKenna: Training organizations, of course.

M. Skrobica : Essayez Air Canada.

M. McKenna : Demandez à votre collègue.

M. Skrobica : Essayez Air Canada. Cette compagnie a reçu 250 millions de dollars dont 100 millions de dollars dans le cadre d'une transaction plutôt bizarre effectuée au titre du Compte du Canada. Des interventions de ce genre bousculent la dynamique du marché. Elles encouragent les compagnies aériennes qui ne sont peut-être pas dans une excellente position financière, ce qui est habituellement le cas, à prendre des risques qu'elles n'assumeraient normalement pas. Notre association a officiellement déclaré qu'elle n'est pas en faveur d'interventions auprès d'une seule compagnie aérienne et que, quitte à consentir des aides, il faut que cela profite à toute l'industrie.

Le sénateur Mercer : Je veux tirer une autre chose au clair. Vous nous avez proposé beaucoup d'angles intéressants. Je vais en retenir quelques-uns pour nos échanges futurs avec d'autres témoins, y compris les compagnies aériennes qui ne sont plus membres de votre association et Transports Canada.

Les 760 millions, 100 millions et 300 millions de dollars que vous avez cités tout à l'heure concernent-ils uniquement vos membres ou également WestJet et Air Canada?

M. Skrobica : Je dirais l'industrie en général.

Le sénateur Mercer : Donc ça comprend aussi WestJet et Air Canada. Merci.

Le sénateur MacDonald : Merci, messieurs, de vous être déplacés ce soir. Hier, nous avons accueilli des représentants du Conseil national des compagnies aériennes du Canada. Ce soir, vous représentez l'Association du transport aérien du Canada. Le néophyte pourrait se dire qu'étant donné que vous appartenez tous à la même industrie, vous défendez les mêmes positions. Pourquoi y a-t-il deux organisations et pourquoi tout le monde ne se trouve-t-il pas sous le même parapluie?

Hier, j'ai posé certaines questions au sujet des membres de vos associations, mais je n'ai pas obtenu de réponse. Voyons si vous pouvez tirer les choses au clair pour moi.

M. McKenna : Nous serions ravis que certains de ces membres décident de revenir chez nous. Les deux associations ne se combattent pas. Comme vous avez pu le constater, nous avons des positions semblables sur un certain nombre de questions et nous collaborons d'ailleurs à plusieurs dossiers. Ces compagnies ont décidé de se réunir pour former un petit groupe de quatre, et cette décision leur appartient. C'est tout ce que je peux vous dire.

Le sénateur MacDonald : Ce groupe est constitué de la plupart des gros transporteurs au Canada et, hier soir, j'ai demandé pourquoi Porter n'en faisait pas partie, puisque cette compagnie est en train de rejoindre les grands. Je crois savoir que votre groupe comporte un grand nombre de petites organisations, c'est exact?

M. McKenna : C'est effectivement le cas avec les écoles de pilotage.

Senator MacDonald: Flying clubs and things of that nature?

Mr. McKenna: Not too many. We are not talking about anything other than commercial aviation in our association: flying schools, regional operators, the ones that charter business aircraft, cargo and regional airlines.

Senator MacDonald: Will there be a solution to this split? Will they get back under the same umbrella? Are discussions being held to get everyone back into the same tent?

Mr. McKenna: I would be lying if I said that there were discussions at this point. They decided to move away, and we decided to regroup and reorganize accordingly. It has been pretty interesting for our association because many of the smaller members have since joined our association thinking that maybe now their concerns would also be heard. When you have three or four big organizations in your association, they carry a lot of weight.

Senator MacDonald: Yes, they would. I just wanted clarification on that.

Mr. McKenna: We would welcome them back, absolutely, but we are not knocking at their doors.

Senator MacDonald: Thank you.

Senator Marshall: I want to go back to the subsidies that I was asking about earlier. You used the term “intervention” when some financial assistance was provided to one particular airline. What other types of external financial assistance are provided to the members of your association? For example, do any or many of the airlines that fly into remote communities receive some sort of subsidy from a government?

Mr. Skrobica: Zero. There may be some local support, usually on a municipal basis, but to the best of my knowledge generally in Canada there is no subsidy.

The United States has the Essential Air Service program, which subsidizes regional airlines to fly into Grand Forks and such places that would not normally have the critical mass to support regular air service.

Senator Marshall: With the exception of the one intervention that you spoke about earlier, the airlines are really on their own?

Mr. McKenna: Yes. Every member of our association, save one, is a privately owned airline. Some of the northern airlines are owned in part by the Aboriginal people. That funding comes from the government, not necessarily to buy an airline, but for general well-being. All of these airlines are privately owned.

Le sénateur MacDonald : Comme les aéroports et des entreprises de ce genre?

M. McKenna : Pas vraiment. Nous ne représentons véritablement que des sociétés de l'aviation commerciale : les écoles de pilotage, les exploitants régionaux, les sociétés de transport aérien à la demande, les compagnies aériennes régionales et les compagnies de fret.

Le sénateur MacDonald : Va-t-on un jour réparer cette fracture? Tout le monde se retrouvera-t-il sous le même parapluie? Avez-vous des discussions pour que tout le monde se retrouve un jour sous la même bannière?

M. McKenna : Je vous mentirais si je vous disais que nous sommes en train de discuter de cela. Ces compagnies ont décidé de se retirer et nous, nous avons décidé de nous ressaisir et de nous réorganiser en conséquence. La transformation a été intéressante pour notre association qui a accueilli depuis un certain nombre de petits exploitants s'étant dit que, désormais, ils auraient une chance d'être entendus. Quand on a trois ou quatre gros joueurs dans une association, ils font pencher la balance.

Le sénateur MacDonald : Effectivement. Je voulais simplement obtenir une précision.

M. McKenna : Nous serions heureux de les voir réintégrer le bercail, mais nous n'allons pas cogner à leur porte.

Le sénateur MacDonald : Merci.

Le sénateur Marshall : Je veux revenir sur la question des subventions que j'ai soulevée tout à l'heure. Vous avez employé le mot « intervention » pour décrire une aide financière consentie à une compagnie aérienne. Quelles autres formes d'aides financières sont consenties aux membres de votre association? Par exemple, le gouvernement subventionne-t-il une ou plusieurs compagnies aériennes desservant des collectivités éloignées?

M. Skrobica : Aucune. Il peut y avoir des aides financières consenties localement, en général par des municipalités, mais pour autant que je sache, il n'y a généralement pas de subventions au Canada.

Les Américains, eux, ont le Essential Air Service program qui consiste à subventionner les compagnies aériennes régionales afin de les amener à desservir des villes comme Grand Forks qui n'ont habituellement pas la masse critique nécessaire pour soutenir un service aérien régulier.

Le sénateur Marshall : À l'exception de la seule intervention dont vous avez parlé tout à l'heure, les compagnies aériennes doivent-elles se débrouiller seules?

M. McKenna : Oui. Tous les membres de notre association, sauf un, sont des transporteurs privés. Certaines compagnies aériennes desservant le Nord sont en partie détenues par des Autochtones. C'est le gouvernement qui finance, pas forcément pour acheter la compagnie aérienne, mais pour assurer le bien-être général des résidents. Toutes ces compagnies aériennes sont détenues par des intérêts privés.

Senator Marshall: I know of one case a number of years ago where a privately owned airline was substantially subsidized by a provincial government. I was wondering whether that was an anomaly or a common thing. From what you are saying, that would have been an anomaly.

Mr. McKenna: A few years ago in the province of Quebec, Air Labrador, and before that Jazz, was subsidized to the tune of perhaps \$1 million a year to offer services in remote regions where they would not normally go. Those are the only cases I know of where there have been subsidies to airlines. The government wanted to ensure that there would be service in an area where it would otherwise not be commercially viable.

I am aware of provincial governments subsidizing studies on whether it would be viable for an airline to operate in a given region. Those subsidies went to regional organizations that were trying to attract these services.

The Deputy Chair: Has the Flight Rights Canada program that was instituted a couple of years ago been sufficient to strengthen and protect passenger interests? What are some recommendations from your membership's point of view for improving the industry's service to the Canadian flying public?

Mr. McKenna: You have touched on one of Mr. Skrobica's favourite subjects, so he can answer that question.

Mr. Skrobica: Flight Rights Canada was introduced in the days prior to the past election. I do not believe that Canadian consumers have been adequately informed of the rights they have with regard to flights. I am aware that there is a page in the Transport Canada website, but if you have seen the Transport Canada website you will know that it is a giant bowl of spaghetti that makes it very difficult for people to find information like that.

A properly developed communications plan should be put forth to the consumers of Canada to inform them of Flight Rights Canada and of the fact that a variety of airlines have subscribed to it.

The Deputy Chair: From your perspective, is the structure of the program not efficient? Is the problem simply that it has not been properly disseminated to the public?

Mr. Skrobica: It has not been properly disseminated. A better communications program is required to inform consumers across Canada.

The Deputy Chair: How does it compare to the system that was previously in place?

Mr. Skrobica: We still have a mediation service run by the Canadian Transportation Agency. They try to reconcile passengers' grievances against airlines' contractual tariffs and arrive at a satisfactory resolution. If there was a wider

Le sénateur Marshall : Je sais qu'il y a plusieurs années, un gouvernement provincial a énormément subventionné une compagnie aérienne privée. Était-ce une anomalie ou quelque chose de courant? D'après ce que vous nous dites, ce devait être une anomalie.

M. McKenna : Il y a quelques années, au Québec, Air Labrador et, avant cela Jazz, ont été subventionnés à hauteur de quelque chose comme 1 million de dollars par an pour offrir des services dans les régions éloignées où elles ne seraient normalement pas allées. Ce sont les seuls cas où, à ma connaissance, des compagnies aériennes ont été subventionnées. Le gouvernement voulait s'assurer qu'elles desserviraient des régions commercialement non viables.

Je sais que des gouvernements provinciaux ont payé des études pour établir s'il serait viable, pour les compagnies aériennes, d'exploiter un service dans telle ou telle région. Les fonds à cette fin ont été versés à des organisations régionales qui cherchaient à attirer ce genre de services.

Le vice-président : La stratégie Droits des voyageurs aériens Canada, qui a été mise en œuvre il y a deux ans, a-t-elle permis de confirmer et de protéger les intérêts des passagers? Quelles recommandations d'améliorations vos membres ont-ils formulées pour bonifier les services que votre industrie offre au public voyageur canadien?

M. McKenna : Comme vous touchez à l'un des sujets favoris de M. Skrobica, je vais lui laisser le soin de vous répondre.

M. Skrobica : La stratégie Droits des voyageurs aériens Canada a été annoncée dans les jours qui ont précédé les dernières élections. Je ne pense pas que les consommateurs canadiens aient été correctement renseignés au sujet de leurs droits de voyageurs aériens. Je sais qu'une page du site Internet de Transports Canada est consacrée à cette stratégie, mais si vous avez eu la chance de jeter un coup d'œil sur ce site, vous savez qu'il ressemble à un énorme bol de spaghettis dans lequel il est très difficile d'aller pêcher des renseignements de ce genre.

Il faudrait préparer un solide plan de communications en vue d'informer les consommateurs canadiens de leurs droits de voyageurs aériens et du fait que de nombreuses compagnies aériennes ont souscrit à ce programme.

Le vice-président : Selon vous, c'est la structure du programme qui n'est pas efficace? N'est-ce pas simplement un problème de diffusion de l'information auprès du public?

M. Skrobica : C'est un défaut de diffusion. Il faut appliquer un meilleur programme de communications pour renseigner tous les Canadiens.

Le vice-président : En quoi ce programme se compare-t-il avec ce qui existait avant?

M. Skrobica : Le service de médiation administré par l'Office des transports du Canada existe encore. Il est chargé de rapprocher le point de vue des passagers réclamant un redressement et celui des compagnies aériennes qui appliquent

dissemination of Flight Rights Canada, you might avoid even getting to that point. Consumers would have better knowledge of what they can expect from an airline.

The Deputy Chair: There being no further questions from members of the committee, I would like to thank the representatives of the Air Transport Association of Canada for being here this evening. You have been very helpful. If you have anything further to provide the committee as it progresses in its work, that would be welcome. You can send it to the clerk of the committee.

Thank you again for being here this evening.

Mr. McKenna: I will send the clerk a document showing how I have arrived at the figure I cited and how the number has progressed over the last years.

The Deputy Chair: Thank you.

(The committee adjourned.)

une grille tarifaire contractuelle, et de parvenir à un règlement satisfaisant. Si les droits des voyageurs aériens étaient mieux connus, on pourrait éviter d'en venir à la médiation. Les consommateurs sauraient mieux ce qu'ils peuvent attendre d'une compagnie aérienne.

Le vice-président : Comme les membres du comité n'ont plus de questions à poser, je tiens à remercier les représentants de l'Association du transport aérien du Canada de s'être déplacés ce soir. Vous nous avez été très utiles. Si vous voulez communiquer quoi que ce soit au comité dans le courant de ses travaux, n'hésitez surtout pas. Vous pouvez faire parvenir l'information à la greffière du comité.

Merci d'avoir répondu à notre invitation.

M. McKenna : J'enverrai à la greffière un document expliquant comment j'en suis arrivé aux chiffres que je vous ai donnés et comment la situation a évolué au fil des ans.

Le vice-président : Merci.

(La séance est levée.)

Tuesday, October 26, 2010

National Airlines Council of Canada:

George Petsikas, President;

Laura Logan, Chair of the Security and Facilitation Subcommittee;

Lorne MacKenzie, Chair of the Service and Accessibility Subcommittee.

Wednesday, October 27, 2010

Air Transport Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;

Bill Boucher, Vice-President, Flight Operations;

Michael Skrobica, Vice-President, Industry Monetary Affairs.

Le mardi 26 Octobre 2010

Conseil national des lignes aériennes du Canada :

George Petsikas, président;

Laura Logan, présidente du Sous-comité de la sécurité et de la facilitation;

Lorne MacKenzie, président du Sous-comité du service et de l'accessibilité.

Le mercredi 27 octobre 2010

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et Chef de la direction;

Bill Boucher, vice-président, Opérations aériennes;

Michael Skrobica, vice-président, Affaires monétaires de l'industrie.



If undelivered, return COVER ONLY to:
Public Works and Government Services Canada –
Publishing and Depository Services
Ottawa, Ontario K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à:
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –
Les Éditions et Services de dépôt
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

APPEARING

The Honourable Chuck Strahl, P.C., M.P., Minister of Transport,
Infrastructure and Communities.

WITNESSES

Tuesday, October 19, 2010

Transport Canada:

Kristine Burr, Assistant Deputy Minister, Policy;
Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy;

Michel Villeneuve, Director, Transport Statistics, Economic
Analysis.

Wednesday, October 20, 2010

Transport Canada:

Brigita Gravitis-Beck, Director General, Air Policy;
Isabelle Trépanier, Director, National Air Services Policy;

Isabelle Desmartis, Director, Security Policy.

(Continued on previous page)

COMPARAÎT

L'honorable Chuck Strahl, C.P., député, ministre des Transports,
l'Infrastructure et des Collectivités.

TÉMOINS

Le mardi 19 octobre 2010

Transports Canada :

Kristine Burr, sous-ministre adjointe des politiques;
Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux
aériens;

Michel Villeneuve, directeur, Statistiques des transports, Analyse
économique.

Le mercredi 20 octobre 2010

Transports Canada :

Brigita Gravitis-Beck, directrice générale, Politique aérienne;
Isabelle Trépanier, directrice, Politiques des services nationaux
aériens;

Isabelle Desmartis, directrice, Politique de sécurité.

(Suite à la page précédente)

