



Third Session  
Fortieth Parliament, 2010

## SENATE OF CANADA

---

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

# Transport and Communications

*Chair:*

The Honourable DENNIS DAWSON

---

Tuesday, November 23, 2010  
Wednesday, November 24, 2010  
Tuesday, November 30, 2010

---

**Issue No. 6**

**Eighth, ninth and tenth meetings on:**

The emerging issues related to  
the Canadian Airline Industry

---

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 23 novembre 2010  
Le mercredi 24 novembre 2010  
Le mardi 30 novembre 2010

---

**Fascicule n° 6**

**Huitième, neuvième et dixième réunions concernant :**

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

---

TÉMOINS :  
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Leo Housakos, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

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

The Honourable Senator MacDonald replaced the Honourable Senator Boisvenu (*November 24, 2010*).

The Honourable Senator Martin replaced the Honourable Senator Kochhar (*November 24, 2010*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable Dennis Dawson

*Vice-président* : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

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

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*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 MacDonald a remplacé l'honorable sénateur Boisvenu (*le 24 novembre 2010*).

L'honorable sénateur Martin a remplacé l'honorable sénateur Kochhar (*le 24 novembre 2010*).

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Tuesday, November 23, 2010  
(16)

[*English*]

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

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Boisvenu, Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Frum, Johnson, Kochhar, Mercer, Merchant, Plett and Zimmer (11).

*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. (*For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.*)

**WITNESS:**

*Association québécoise du transport aérien:*

Marco Prud'homme, Chief Executive Officer.

The chair made opening statement.

Mr. Prud'homme made a statement and answered questions.

At 10:43 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Wednesday, November 24, 2010  
(17)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 6:49 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Dawson, Fox, P.C., Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant and Plett (9).

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

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

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

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010  
(16)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 30, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson, (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Boisvenu, Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Frum, Johnson, Kochhar, Mercer, Merchant, Plett et Zimmer (11).

*Également présents :* Dean Ruffilli, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des 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 du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 4 des délibérations du comité.*)

**TÉMOIN :**

*Association québécoise du transport aérien :*

Marco Prud'homme, président-directeur général.

Le président fait une déclaration liminaire.

M. Prud'homme fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 43, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mercredi 24 novembre 2010  
(17)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 49, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Dawson, Fox, C.P., Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant et Plett (9).

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

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

**WITNESSES:***Tourism Industry Association of Canada:*

David Goldstein, President and CEO;  
 Kevin Desjardins, Director, Communications;  
 Catherine Sadler, Manager, Research.  
 The chair made opening statement.

Mr. Goldstein made a statement and answered questions.

At 7:36 p.m., the Honourable Senator Housakos took the chair.

At 7:38 p.m., the Honourable Senator Dawson resumed the chair.

At 7:54 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

**ATTEST:**

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010  
 (18)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communication met this day at 9:32 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

*Members of the committee present:* The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant and Plett (9).

*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. (For complete text of order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 4.)

**WITNESSES:***Atlantic Canada Airports Association:*

Keith Collins, President;  
 David Innes, Treasurer.  
 The chair made opening statement.

Mr. Collins made a statement and, together with Mr. Innes, answered questions.

At 10:47 a.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

**ATTEST:****TÉMOINS :***Association de l'industrie touristique du Canada :*

David Goldstein, président-directeur général;  
 Kevin Desjardins, directeur, Communications et relations publiques;  
 Catherine Sadler, gestionnaire, Recherche.  
 Le président fait une déclaration liminaire.

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

À 19 h 36, l'honorable sénateur Housakos prend place au fauteuil.

À 19 h 38, l'honorable sénateur Dawson reprend le fauteuil.

À 19 h 54, il est convenu que le comité suspende ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

**ATTESTÉ :**

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010  
 (18)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Frum, Housakos, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant et Plett (9).

*Également présents :* Dean Ruffilli et Terry Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; et Mona Ishack, agente des 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 examen des nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien. (Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n<sup>o</sup> 4 des délibérations du comité.)

**TÉMOINS :***Association des aéroports du Canada Atlantique :*

Keith Collins, président;  
 David Innes, trésorier.  
 Le président fait une déclaration liminaire.

M. Collins fait une déclaration, puis, aidé de M. Innes, répond aux questions.

À 10 h 47, 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, November 23, 2010

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

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

[*Translation*]

**The Chair:** Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. Thank you for being here today. This morning we are continuing our study on the airline industry.

[*English*]

Appearing before us this morning on behalf of the Association québécoise du transport aérien is Mr. Marco Prud'homme, Chief Executive Officer.

[*Translation*]

Mr. Prud'homme, the floor is yours. Afterwards, we will move on to questions from the senators.

**Marco Prud'homme, Chief Executive Officer, Association québécoise du transport aérien:** Thank you, Mr. Chair.

[*English*]

I would like to thank the committee for giving us the opportunity to present our concerns regarding the emerging issues that our industry must deal with.

[*Translation*]

The AQTA is a non-profit organization dedicated to the development of the air transportation industry in Quebec. We are the only association that represents all sectors of the Quebec air transportation industry (transporters — both fixed wing aircraft and helicopters — flying schools, airports, and maintenance and service companies). After celebrating its 35th year of existence, the association now encompasses over 150 member companies.

We believe that the most important issues that our industry must face are the environment, safety and future personnel. Air transportation is a complex system. It is essential to keep in mind that these three issues are interrelated.

The first issue is the environment. In our industry, operational sustainability requires us to control our impact on the environment. Most discussions regarding environmental issues are related to greenhouse gas emissions. In order to put things in perspective, we would like to mention that the air transportation industry as a whole generates only 2 per cent of CO<sub>2</sub> emissions produced by industrial activities.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 23 novembre 2010

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

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

[*Français*]

**Le président :** Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être présents aujourd'hui. Nous poursuivons ce matin notre étude sur le secteur du transport aérien.

[*Traduction*]

Nous accueillons ce matin M. Marco Prud'homme, président-directeur général de l'Association québécoise du transport aérien.

[*Français*]

M. Prud'homme, la parole est à vous et nous passerons ensuite aux questions des sénateurs.

**Marco Prud'homme, président-directeur général, Association québécoise du transport aérien :** Je vous remercie, monsieur le président.

[*Traduction*]

Je remercie le comité de nous donner aujourd'hui l'occasion d'exprimer nos préoccupations au sujet des nouveaux enjeux auxquels notre industrie fait face.

[*Français*]

L'AQTA est un organisme sans but lucratif qui travaille au développement de l'industrie du transport aérien au Québec depuis déjà 35 ans. Notre association est la seule association à regrouper tous les secteurs de l'industrie : les transporteurs, qu'il s'agisse d'avions ou d'hélicoptères, les écoles de pilotage, les aéroports, les compagnies d'entretien mécanique et de service. L'association fête cette année son 35<sup>e</sup> anniversaire et regroupe plus de 150 entreprises.

Nous considérons que les principaux enjeux auxquels notre industrie fait face sont l'environnement, la sécurité et la relève. Le transport aérien étant un système complexe, il est important de comprendre que ces trois enjeux sont interreliés.

Le premier enjeu est celui de l'environnement. La pérennité des opérations de notre industrie passe par la prise en charge de notre impact sur l'environnement. En ce qui a trait aux questions environnementales, les discussions portent souvent sur les émissions de gaz à effet de serre. Afin de mettre les choses en perspective, notons que l'ensemble de l'industrie du transport génère environ 2 p. 100 des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'activité industrielle humaine.

Despite this performance, the International Civil Aviation Organization, or ICAO, has already set the goal of reducing that performance further by 2 per cent annually until 2050. In order to reduce greenhouse gas emissions, the key solution is to use higher performing and more efficient aircraft in terms of energy consumption.

However, environmental issues are not limited to CO<sub>2</sub> emissions. Recent studies have shown that the greatest impact of our industry does not stem from CO<sub>2</sub> emissions, but rather from the production of condensation trails, known as contrails. These cirrus-type clouds are produced by water vapour generated at high altitudes by aircraft engines. It appears that this phenomenon has a greater negative greenhouse gas effect than CO<sub>2</sub> emissions. In order to counter this problem, our industry will be required over the next few years to discover more effective methods of managing flight altitudes and the ICAO estimates that it will take approximately 10 years to implement the necessary adjustments.

In order to define the actual impact of our industry on the environment, we must take into account the life cycle of both aircraft and facilities. A life cycle analysis puts in proper perspective the energy required to build aircraft and infrastructures. This analysis also takes into account the energy consumption of aircraft throughout their useful life.

Finally, the analysis includes the environmental cost related to decommissioning such aircraft. The life cycle studies that have been conducted until now have proven that air transportation is highly performing and that energy consumption is quite low during long distance journeys, if we compare it to marine or rail transportation.

One cannot discuss the topic of the environmental impact of air transportation without covering the issue of noise emissions. This issue is a favourite topic of the media. The federal Ministry of Transport has previously acknowledged the importance of keeping a certain distance between airport facilities and residential neighbourhoods. Unfortunately, the municipalities' vested interest in residential development and airport transfers have impeded the development of our industry. Some residents have played the environment card in order to get heard; however they always fail to mention that a spreading urban landscape also negatively impacts the environment, and does so permanently. We believe it is vital to better manage airport-adjacent land if we wish to ensure the long-term sustainability of this method of transportation.

Environmental issues require a long-term approach and a significant room to manoeuvre in order to ensure the implementation of structured solutions.

The second point I would like to talk to you about this morning is safety. Canada stands out as an international leader in matters of safety. However, there is a significant disparity between reality and the perception of the Canadian public regarding the level of safety that exists in air transportation. Listening to some media reports, you could easily conclude that activities in our industry are extremely dangerous. That negative conclusion would be far removed from the reality.

Malgré cette performance, l'OACI — l'Organisation de l'aviation civile internationale — a déjà fixé comme objectif d'améliorer ce rendement de 2 p. 100 annuellement, jusqu'en 2050. Afin de contrer les émissions de gaz à effet de serre, la première solution mise de l'avant fut de proposer des aéronefs plus performants et efficaces en matière de consommation énergétique.

Toutefois, la problématique environnementale ne se limite pas aux émissions de CO<sub>2</sub>. Des études récentes indiquent que l'impact principal de notre industrie résiderait dans la création de traînées de condensation — mieux connues, en anglais, sous le nom « contrail ». Ces nuages de type cirrus sont créés par la vapeur d'eau émise à haute altitude par les moteurs des aéronefs. Il semble que ce phénomène aurait plus d'impact sur l'effet de serre que les émissions de CO<sub>2</sub>. Pour résoudre cette problématique, notre industrie aura, au cours des prochaines années, à trouver des façons plus performantes de gérer les altitudes de vol et la mise en place de ces ajustements devrait prendre environ dix ans.

Pour cerner l'impact environnemental réel de notre industrie, il faut aussi considérer le cycle de vie des aéronefs et des installations. Une analyse du cycle de vie permet de mettre en perspective la quantité d'énergie utilisée pour la construction des aéronefs et des installations. Elle tient compte de la consommation des aéronefs et de leur durée de vie utile.

Finalement, il faut prendre en considération le coût environnemental des appareils lors de leur mise hors service. Les études de cycles de vie menées jusqu'à ce jour ont révélé que le transport aérien est très performant et peu énergivore lorsqu'il s'agit de déplacements sur de longues distances, si on le compare au transport routier maritime ou ferroviaire.

On ne peut parler de l'impact du transport aérien, de nos jours, sans parler de l'émission de bruit. C'est une problématique très populaire auprès des médias. Transports Canada avait reconnu, dans le passé, l'importance de garder un espace entre les installations aéroportuaires et les quartiers résidentiels. Hélas, l'intérêt direct des municipalités à établir des complexes domiciliaires et le transfert des aéroports est venu freiner le développement de notre industrie. Certains résidents soulèvent la problématique environnementale pour se faire entendre, mais oublient toujours de souligner que l'étalement urbain porte également un impact négatif sur l'environnement et que cet impact, contrairement au bruit, est permanent. Il est important de faire une meilleure gestion des terrains dans les zones aéroportuaires si nous désirons assurer la viabilité à long terme de ce mode de transport.

La question environnementale demande une vision à long terme et une marge de manoeuvre importante afin que des solutions structurées soient mises en place.

Le deuxième point sur lequel j'aimerais vous entretenir ce matin est la sécurité. Le Canada fait figure de référence sur le plan international en matière de sécurité. Il existe cependant une dichotomie importante entre la perception du public et la réalité relative au niveau de sécurité du transport aérien. À entendre certains médias, les activités de notre industrie seraient extrêmement dangereuses. La réalité est cependant bien loin de ce portrait négatif.

Over the last twenty years, the air transport industry has consistently improved its statistics. There are now less aircraft accidents and fewer fatalities. For instance, in 1999, a total of 170 aviation accidents were related to commercial flights. In 2009, the Transportation Safety Board of Canada listed only 95 similar occurrences. Of those, only 13 were identified as fatal accidents. In fact, a total of 36 fatalities were reported in 2009 for over 101 million passengers transported by air. That is twice less than the number of people who die every year through a drowning incident while fishing.

For comparison purposes, approximately 2,500 lives are lost every year in road accidents. Per kilometre air transportation is 22 times safer than road transportation.

While visiting Quebec recently, the ICAO's General Secretary stated that, without safety, there would not be civil aviation.

Despite enviable statistics in terms of safety, we must propose and implement new tools to further improve those statistics. Such tools could be technological, regulatory, or organizational in nature. In each case, we need sufficient leeway to reach our objectives and maintain the public's confidence.

The third issue relates to future personnel. According to the ICAO, we are going to experience significant manpower shortages in the future. Worldwide, the annual demand will reach approximately 50,000 pilots per year by 2030, while global training capabilities total some 47,000 pilots per year. Similar situations exist for other professions within our industry.

We can already feel the effects of this manpower shortage problem in Quebec. Before the recession began, our industry was already dealing with a number of workforce problems. Massive recruitment efforts put forth by airline companies have created a turnover rate of more than 75 per cent for small companies based in Quebec. The recent recession has led people to believe wrongly that the problem has abated. While the problem is currently latent, however, it could resurface due to the recovery and numerous retirements. This problem is prevalent in a number of industry sectors. It is vital that tools get implemented to forecast labour needs and establish better working conditions, which will require resources. In order for the industry to train the workforce it will need, the vocation of some airports must be protected.

In conclusion, we have spoken to you today about three issues: the environment, safety and future personnel. Unfortunately, the air transportation industry does not enjoy the required room to manoeuvre in order to implement the initiatives necessary to deal with these three issues.

Since these sessions have begun, you have heard a number of extremely relevant testimonies, including that of the National Airline Council of Canada, regarding the fiscal policy framework. We share this concern; however, we believe that the fiscal

Depuis 20 ans, l'industrie n'a cessé d'améliorer son bilan en matière de sécurité. Il y a moins d'accidents aéronautiques et moins de décès. À titre d'exemple, en 1999, il y a eu 170 accidents aériens reliés aux vols commerciaux. En 2009, le Bureau de la sécurité des transports dénombre seulement 95 accidents. De ces derniers, seulement 13 accidents aéronautiques commerciaux ont causé la mortalité. Au total, c'est 36 décès qui ont été rapportés en 2009 après avoir transporté plus de 101 millions de passagers au Canada, soit deux fois moins que le nombre de personnes qui décèdent annuellement en allant à la pêche.

À titre comparatif, environ 2 500 personnes perdent la vie, chaque année, sur nos routes. Pour chaque kilomètre parcouru, le transport aérien est 22 fois plus sécuritaire que le transport routier.

Le secrétaire général de l'OACI, M. Benjamin, a indiqué récemment à Québec que sans la sécurité, il ne peut y avoir d'aviation civile.

Malgré un bilan enviable en matière de sécurité, nous devons mettre de l'avant de nouveaux outils pour améliorer davantage ce bilan. Ces outils peuvent être de nature technologique, réglementaire ou organisationnelle. Dans chacun des cas, il nous faut une marge de manœuvre supplémentaire afin d'atteindre nos objectifs et garder la confiance du public.

Le troisième enjeu se situe au niveau de la relève. Selon l'OACI, une pénurie de main-d'œuvre importante est à prévoir. La demande annuelle au niveau international pour les pilotes est d'environ 50 000 pilotes par année d'ici 2030, et, malheureusement, la capacité mondiale de formation est d'environ 47 000. Des situations similaires sont également présentes dans les autres professions de notre industrie.

Le problème de pénurie se fait déjà sentir au Québec. Avant le début de la récession, notre industrie était aux prises avec de nombreux problèmes d'effectifs. L'embauche massive des lignes aériennes impose aux petites entreprises du Québec un taux de roulement qui dépasse parfois 75 p. 100. La récente récession donne la fausse impression que le problème s'est résorbé. La relance et les nombreux départs à la retraite risquent toutefois de faire resurgir un problème aujourd'hui latent. Ce problème touche actuellement plusieurs industries. Il est essentiel pour nous de mettre en place des outils de planification en matière de main-d'œuvre et d'améliorer les conditions de travail pour attirer les jeunes. Pour ce faire, nous avons besoin de ressources supplémentaires. De plus, pour permettre à l'industrie de former de la main-d'œuvre, nous avons besoin de protéger la vocation de certains aéroports stratégiques.

En conclusion, nous vous avons parlé aujourd'hui de trois enjeux : l'environnement, la sécurité et la relève. L'industrie du transport aérien ne bénéficie malheureusement pas de la marge de manœuvre essentielle à l'instauration des solutions nécessaires pour faire face à ces trois enjeux.

Depuis le début des sessions, vous avez entendu plusieurs témoignages intéressants et pertinents, dont celui du Conseil national des lignes aériennes du Canada au sujet du cadre de politique fiscale. Nous partageons cette préoccupation.

dynamics do not represent a new issue. The particular problem has persisted for many years and has restricted resources for the air transportation industry to deal with the new issues.

Any issue can be viewed as a problem or as an opportunity. However, in order to do so, we must make use of creativity, resources, and leadership. We believe that, in order to further develop the air transportation sector and ensure its ability to meet these new issues, we must provide a long-term vision for our industry, one that will recognize its economic and social value.

**The Chair:** Thank you for that excellent presentation, Mr. Prud'homme.

[English]

**Senator Mercer:** Mr. Prud'homme, I have a couple of questions. I did not quite understand when you talked about environmental analysis. You said that the analysis includes environmental costs related to the decommissioning of such aircraft. I can understand the capital cost issues with respect to decommissioning an aircraft and taking it out of service, but I do not understand the technical aspect and the environmental costs. Could you explain that so the viewers and I can better understand?

**Mr. Prud'homme:** When an aircraft gets to the end of its commercial or useful life, you have two choices. You either park it somewhere in the desert, where it is an environmental hazard for years to come, or you can take this into consideration and recycle most of the aircraft.

Companies that build aircraft today take into account that they will have to be recycled down the line, but most of the aircraft currently flying were not built with that vision. What we do with aircraft is an important issue. Third World countries are buying used aircraft, but we need a bigger vision on that issue.

**Senator Mercer:** You are including the aircraft sitting in the desert in Arizona today.

**Mr. Prud'homme:** Yes.

**Senator Mercer:** The second issue that I found surprising was your statistics on the shortage of personnel. In the industry over the past several years we have seen cutbacks by airlines, and pilots and other workers being laid off in the industry, but you are predicting a major shortage of pilots by 2030. We know that pilots are not turned out overnight. It takes a while to train a pilot. Is it your recommendation that there is a role for the federal government, obviously working with the provinces, which have some training responsibilities, to come up with programs to train more commercial pilots?

**Mr. Prud'homme:** That is a very interesting question. We have to keep in mind that Canada is not alone. We operate in a global world, and many new economies are building aviation industries and

Cependant, à notre avis, la dynamique fiscale n'est toutefois pas un nouvel enjeu. C'est une problématique qui perdure depuis déjà trop longtemps et qui limite les ressources de notre industrie pour faire face aux nouveaux enjeux.

Un enjeu peut être perçu comme un problème ou une opportunité. Pour en faire une opportunité, il faut de la créativité, des ressources et du leadership. Nous sommes d'avis que pour assurer le développement du transport aérien et lui permettre de faire face à ces nouveaux enjeux, nous devons doter notre industrie d'une vision à long terme qui reconnaîtra l'importance du transport aérien aux niveaux économique et social.

**Le président :** Nous vous remercions pour cette excellente présentation, monsieur Prud'homme.

[Traduction]

**Le sénateur Mercer :** Monsieur Prud'homme, j'ai deux ou trois questions à vous poser. Je n'ai pas tout à fait compris ce que vous avez dit au sujet de l'analyse environnementale. Vous avez dit que l'analyse prend en considération le coût environnemental des appareils lors de leur mise hors service. Je peux comprendre les considérations liées aux coûts en capital, lors de la mise hors service d'un aéronef, mais pas l'aspect technique ni les coûts environnementaux. Pourriez-vous nous les expliquer, afin que les observateurs et moi-même puissions mieux comprendre cela?

**M. Prud'homme :** Lorsqu'un aéronef parvient à la fin de sa vie commerciale ou utile, de deux choses l'une. Vous pouvez le stationner quelque part dans le désert, où il présente un risque environnemental pendant des années, ou vous pouvez prendre ce facteur en compte et recycler autant que possible les composants de l'aéronef.

Les fabricants d'aéronefs, de nos jours, tiennent compte du fait que les appareils devront être recyclés à un moment donné, mais la plupart des appareils qui sont en service actuellement n'ont pas été construits dans cette optique. Il est important de savoir ce que l'on en fera. Certains pays du tiers monde achètent des aéronefs usagés, mais il nous faut élargir notre perspective de l'enjeu.

**Le sénateur Mercer :** Vous englobez dans tout cela l'appareil qui est en ce moment dans le désert de l'Arizona?

**M. Prud'homme :** Oui.

**Le sénateur Mercer :** Vos statistiques sur la pénurie de main-d'œuvre, aussi, m'étonnent. Alors qu'au cours des dernières années, les lignes aériennes ont pris des mesures d'austérité et mis à pied des pilotes et d'autres travailleurs de l'industrie, vous prévoyez une importante pénurie de pilotes d'ici 2030. Nous savons que personne ne devient pilote du jour au lendemain, que la formation est longue. Recommanderiez-vous que le gouvernement fédéral, de concert, bien sûr, avec les provinces, prenne en charge une part de la formation et crée des programmes qui assureraient la formation d'un plus grand nombre de pilotes professionnels?

**M. Prud'homme :** C'est une question très intéressante. Il ne faut pas oublier que le Canada n'est pas seul. Nous évoluons dans un contexte mondial, et bien des pays qui sont en train de



they need pilots. They are putting forth pressure to train more pilots. Some of our Canadian pilots are going abroad to make a living.

Although we have the capacity in Canada to train many pilots, this industry is not attracting as many youngsters as we would like. We need to improve working conditions, and we need the airports that have the vocation to do the training in Canada. That is basically the issue.

**Senator Mercer:** A recent court decision overturned the mandatory retirement age being imposed by Air Canada. The retirement age was 60, and they have overturned it. Will that help the pool of pilots that will be available?

**Mr. Prud'homme:** Most of the small carriers already have pilots who are over 60. Air Canada's policy actually helps the smaller carriers because when these pilots do retire, they come to us and offer at least five years of labour. If this goes ahead, it will put even more pressure on small carriers.

**Senator Mercer:** Many years ago, we used to think that we got most of our pilots from former military people. I suspect that is not the case today. If that is not the case, are they being trained at local flying clubs across the country? Is that where they are coming from?

**Mr. Prud'homme:** There is a mix of both, but for general aviation, the small carriers, most of the pilots are trained in flying schools.

**Senator Zimmer:** Canada has negotiated a number of Open Skies agreements, the most important of which are those with the European Union and the United States. How effective have these agreements been in benefiting the Canadian airline companies and travellers, and should these agreements be expanded to allow for cabotage?

**Mr. Prud'homme:** That is a good question. I do not think we are the most legitimate association to respond to this question, since most of our members do regional transportation. We do not do much international carriage, so I would prefer not to answer that question.

**Senator Zimmer:** The Canadian air sector pays a large amount of fees — some estimates put this at approximately \$1.2 billion annually — for such things as fuel excise taxes, grant in lieu of taxes, airport rent and security fees. It turns out that the cost of a ticket is almost the same amount as these fees. In fact, very soon, they will probably charge us for the oxygen we breathe in on the plane and turn into carbon dioxide. All of a sudden the fee has doubled. How, if at all, have such fees affected airline growth in Canada? Many people in Canada, if they are flying to Florida, drive over the border and take a \$99 flight from there. In your opinion, how has that affected the airline industry in Canada?

**Mr. Prud'homme:** If you look at the carriers in general, you will find that most of the fleets are pretty old. The companies do not have enough — excuse me for the word here — “oxygen” to reinvest and bring back more aircraft. In the last 10 years alone,

constituer leur industrie aéronautique ont besoin de pilotes. Ils exercent des pressions pour qu'il y ait plus de pilotes. Nous avons des pilotes canadiens qui vont à l'étranger pour gagner leur vie.

Bien que le Canada ait la capacité de former des pilotes, le métier ne séduit pas autant de jeunes que l'industrie le souhaiterait. Il faudrait améliorer les conditions de travail et faire en sorte qu'il y ait au Canada des aéroports destinés à la formation. C'est là, en fait, qu'est le problème.

**Le sénateur Mercer :** Une décision judiciaire récente a invalidé la règle d'Air Canada qui imposait la retraite à l'âge de 60 ans. Est-ce que cette décision favorisera le maintien du bassin de pilotes disponibles?

**M. Prud'homme :** La plupart des petits transporteurs ont déjà des pilotes âgés de plus de 60 ans. En réalité, la politique d'Air Canada favorise les petits transporteurs, parce que quand ces pilotes prennent leur retraite, ils viennent travailler chez nous et y restent au moins cinq ans. Cette décision, si elle est appliquée, compliquera les choses pour les petits transporteurs.

**Le sénateur Mercer :** Il y a de nombreuses années, nous pensions que la plupart de nos pilotes étaient d'anciens militaires. Je soupçonne que ce n'est plus le cas aujourd'hui. Mais alors est-ce qu'ils obtiennent leur formation dans les petits clubs aéronautiques de tout le pays? Est-ce de là qu'ils viennent?

**M. Prud'homme :** C'est un peu des deux, mais dans le secteur de l'aviation générale — les petits transporteurs — la plupart des pilotes sont formés dans des écoles de pilotage.

**Le sénateur Zimmer :** Le Canada a négocié un certain nombre d'accords « ciel ouvert ». Ceux qui ont été conclus avec l'UE et les États-Unis sont les plus importants. Dans quelle mesure ces accords ont-ils été avantageux pour les compagnies aériennes et les voyageurs canadiens, et devrait-on élargir la portée de ces accords pour permettre le cabotage?

**M. Prud'homme :** C'est une bonne question. Néanmoins, comme la plupart de nos membres font du transport régional, je ne pense pas que nous soyons les mieux placés pour répondre à cette question. Nous ne faisons pas beaucoup de transport international, alors je préfère m'abstenir de répondre à cette question.

**Le sénateur Zimmer :** Le secteur aérien canadien paie d'énormes sommes — selon certains, c'est de l'ordre de 1,2 milliard de dollars par année — notamment pour la taxe d'accise sur le carburant, les subventions en remplacement d'impôts et les frais de location et de sécurité dans les aéroports. Il se trouve que ces frais sont presque aussi élevés que le prix d'un billet d'avion. D'ailleurs, nous allons probablement très bientôt devoir payer une taxe pour l'oxygène que nous respirons dans l'avion, qui produit du dioxyde de carbone. Les frais ont doublé d'un seul coup. Quel en a été l'effet, si effet il y a eu, sur la croissance des lignes aériennes du Canada? Bien des voyageurs du Canada traversent la frontière en voiture pour aller prendre l'avion vers la Floride pour 99 \$. À votre avis, quelle en a été l'incidence sur l'industrie canadienne du transport aérien?

**M. Prud'homme :** Vous constaterez, chez les transporteurs en général, que les appareils sont, pour la plupart, assez âgés. Les compagnies n'ont pas assez — vous me pardonnerez l'emploi de ce terme — d'« oxygène » pour réinvestir et acheter d'autres appareils.

entrance fees tripled following 9/11. We have faced many issues that we did not face in the past. We are paying a navigation fee that U.S. carriers are not paying. Some airports have very expensive landing fees. Airport managers have to work with strict guidelines because they have to pay rent to Transport Canada. All those fees add up. In the end, when we face new issues and challenges, we do not have a war chest with which we can respond and do something. Most of the carriers have a benefit margin between 3 to 5 per cent. This is not the construction industry. We are down to the last minute.

One of the things that saved our industry in the last recession is that it happened in the fall. Most of the carriers know that aviation is a seasonal activity, and they make their money during the summer and then prepare for the long winter. If this recession had been in the spring, we would have a major issue right now. We were lucky because of the very careful attention that carriers paid to their profit and income. That is what saved us in Canada.

**Senator Zimmer:** Almost like hibernating bears.

**Mr. Prud'homme:** Almost.

[Translation]

**Senator Fox:** Mr. Prud'homme, my questions relate to the issue of future personnel, but first I would like to take a step back. If you do not feel comfortable answering, please say so. A few years ago, in Canada, we experienced a major crisis set off by the Mouvement des gens de l'air and the issue of French. Is this still a problem today?

**Mr. Prud'homme:** I think that it will always be a problem. The transportation regulations were recently changed, and it is now possible to pilot a plane in French in Quebec. But outside of Quebec, it is strongly recommended that pilots use English, for safety reasons.

There was no debate a few years ago when these new regulations were proposed. With all due respect for the Gens de l'air, I think that the goal of taking that action was mainly to give equal opportunities to francophone pilots. Right now, in Quebec, we have airlines that hire francophone pilots.

**Senator Fox:** Does this *Mouvement des gens de l'air* still exist?

**Mr. Prud'homme:** Yes.

**Senator Fox:** Going back to future personnel, since it is a matter of training, the Government of Canada has a role to play when it comes to professional training. Our committee can certainly make recommendations for improvements.

Les droits d'entrée ont triplé en dix ans à peine, dans la foulée des événements du 11 septembre. Nous avons dû affronter bien des problèmes que nous n'avions pas auparavant. Nous payons des frais de navigation que les transporteurs américains n'ont pas à payer. La redevance d'atterrissage de certains aéroports est très élevée. Les gestionnaires d'aéroports doivent appliquer des lignes directrices rigoureuses parce qu'ils doivent payer un loyer à Transports Canada. Tout cela s'accumule. Au bout du compte, nous n'avons pas de réserve pour réagir et nous défendre quand de nouveaux enjeux et défis se posent. La marge de profit de la plupart des transporteurs se situe entre 3 et 5 p. 100. Ce n'est pas l'industrie de la construction. Nous sommes à l'agonie.

Notre industrie a survécu à la dernière récession, entre autres parce que celle-ci est survenue à l'automne. La plupart des transporteurs savent que l'aviation est une activité saisonnière, alors ils font leur beurre pendant l'été et se préparent pour un long hiver. Si la récession avait frappé au printemps, nous aurions en ce moment-même de graves difficultés. Nous avons eu de la chance, parce que les transporteurs ont été très attentifs aux bénéfices et aux revenus. C'est ce qui nous a sauvés, au Canada.

**Le sénateur Zimmer :** Vous êtes un peu comme les ours qui hibernent.

**M. Prud'homme :** Presque.

[Français]

**Le sénateur Fox :** Monsieur Prud'homme, mes questions seront relatives à la question de la relève, mais auparavant, j'aimerais faire un retour en arrière. Si vous ne vous sentez pas à l'aise pour répondre, dites-le-moi. Il y a quelques années, au Canada, nous avons vécu une grande crise incarnée par le Mouvement des gens de l'air et la question du français. Cette problématique existe-t-elle encore aujourd'hui?

**M. Prud'homme :** Je pense que c'est un problème qui sera toujours d'actualité. La réglementation a été modifiée récemment au niveau des transports, il est donc possible de piloter en français au Québec. Cependant, à l'extérieur du Québec, il est fortement recommandé aux pilotes d'utiliser l'anglais, pour des raisons de sécurité.

Lorsque cette nouvelle réglementation a été proposée, il y a quelques années, il n'y a pas eu de débat. Avec tout le respect que j'ai pour les gens de l'air, je pense que le but de cette démarche était surtout de donner des chances égales aux pilotes francophones. En ce moment, au Québec, nous avons des lignes aériennes qui embauchent des pilotes francophones.

**Le sénateur Fox :** Ce Mouvement des gens de l'air existe-t-il toujours?

**M. Prud'homme :** Oui.

**Le sénateur Fox :** Pour revenir à la question de la relève, puisque c'est une question d'apprentissage, le gouvernement du Canada a un rôle à jouer au niveau de l'entraînement professionnel. Notre comité peut certainement faire des recommandations pour apporter des améliorations.

When we talk about future personnel, pilots are not the only ones in demand, but technicians of all kinds are as well. Can you tell me about the current situation in Quebec, for example? How many schools allow individuals to aim for a career in the aviation industry, either as pilots or technicians?

**Mr. Prud'homme:** That is an interesting question. In Quebec, since 2001, we have noticed a decrease in the local clientele. Overnight, aviation became less attractive and lost its appeal with young people. A number of schools in Quebec had to look overseas. We were talking earlier about shortages. A number of emerging countries, like China, do not have the infrastructure to train their own pilots. So they turn to Canada. If we had not been able to open our training centres to an international clientele, a number of schools would have been forced to shut down. Thanks to international training, we did not lose too many Quebec flying schools. However, to meet the demand, we will need to attract youngsters. To do this, we must improve wage conditions and find a balance between work and family commitments, which is far from being the case in the air transportation industry.

**Senator Fox:** I am thinking about a number of flying schools located in airports, but also in educational institutions, such as CEGEPs, including the CEGEP in Longueuil, among others. There is a formal school at Mirabel. Tell us about the interaction between these schools. First of all, do we have enough schools?

**Mr. Prud'homme:** In Quebec, there is a public pilot training program at the Chicoutimi CEGEP at the Saint-Honoré airport. You have the École nationale d'aéronautique and a school for online work that is focused more on aerospace. There are a few training centres, including the one at Mirabel, and a number of flying schools. Some institutions offer training for the management side of the business. All in all, the training offered is fairly complete. But there is a lack of communication between the various levels of the industry about the workforce needs.

**Senator Fox:** You were talking about the need for pilots and mechanics. Is it also a matter of training the workforce to work, for example, at companies like Bombardier or Pratt and Whitney?

**Mr. Prud'homme:** The field of aerospace is related to the air transportation industry. Unfortunately, this field is not within my realm of expertise. Today I am representing the air transportation industry. In that capacity, I would say that we have the schools in place, but we do not have the demand from the population to meet the need.

**Senator Fox:** You spoke about an international demand for about 49,500 pilots annually and a global training capability of about 47,000 pilots. Do you have data that reflects the demand in Canada and in Quebec, and the training capacity in both cases?

**Mr. Prud'homme:** I could send that local data to you. Unfortunately, I do not have those numbers with me at the moment.

Lorsque nous parlons de relève, non seulement les pilotes sont en demande, mais également les techniciens de toutes sortes; pouvez-vous m'entretenir, par exemple, au sujet de l'état de la situation actuelle au Québec? Combien d'écoles permettent aux gens d'aspirer à une carrière dans le secteur de l'aviation, soit comme pilotes ou comme techniciens?

**M. Prud'homme :** La question est intéressante. Au Québec, depuis 2001, on a remarqué une baisse de la clientèle locale. L'aviation, du jour au lendemain, est devenue moins à la mode et a perdu de son attrait auprès des jeunes. Plusieurs écoles au Québec ont dû se tourner vers le marché international. On parlait plus tôt de pénurie. Plusieurs pays émergeant, dont la Chine, n'ont pas les infrastructures pour former leurs propres pilotes. Ils se tournent donc vers le Canada à cette fin. Si nous n'avions pas été en mesure d'ouvrir nos centres de formation à une clientèle internationale, plusieurs écoles auraient dû fermer leurs portes. Grâce à la formation internationale, nous n'avons pas perdu beaucoup d'écoles de pilotage au Québec. Toutefois, pour répondre à la demande il faudra attirer des jeunes. Pour ce faire, nous devons améliorer les conditions salariales et concilier le travail et la famille, ce qui est loin d'être le cas dans l'industrie du transport aérien.

**Le sénateur Fox :** Plusieurs écoles de pilotage se trouvent dans des aéroports, mais également dans des centres de formation comme les cégeps, je pense, entre autres, au cégep de Longueuil. Une école formelle existe à Mirabel. Parlez-nous de l'interaction entre ces écoles. Tout d'abord, est-ce qu'il manque d'écoles?

**M. Prud'homme :** Au Québec, il existe un programme public pour former des pilotes au cégep de Chicoutimi, à Saint-Honoré. Vous avez l'École nationale d'aérotechnique et aussi une école qui touche plutôt le domaine de l'aérospatiale pour le travail en ligne. On retrouve quelques centres de formation dont celui de Mirabel et plusieurs écoles de pilotages. Certaines institutions offrent de la formation pour la gestion. Somme toute, la formation offerte est assez complète. Il manque toutefois de communication entre les différents paliers de l'industrie afin de faire part des besoins en main-d'œuvre.

**Le sénateur Fox :** Vous parlez des besoins en pilotes et en mécaniciens. Est-il également question de la formation de main-d'œuvre, par exemple, pour travailler chez des entreprises comme Bombardier ou Pratt and Whitney?

**M. Prud'homme :** Le domaine de l'aérospatiale est connexe à celui du transport aérien. Malheureusement, ce domaine ne fait pas l'objet de mon expertise. Je représente aujourd'hui le secteur du transport aérien. À ce titre, j'indiquerai que nous avons les écoles en place. Toutefois, nous n'avons pas de demandes suffisantes de la population pour répondre aux besoins.

**Le sénateur Fox :** Vous avez parlé d'une demande internationale pour environ 49 500 pilotes par année et d'une capacité mondiale de formation d'environ 47 000 pilotes. Avez-vous des données reflétant la demande au Canada, au Québec et la capacité de formation dans les deux cas?

**M. Prud'homme :** Je pourrai vous faire parvenir ces données au niveau local. Malheureusement, je ne dispose pas de ces chiffres en ce moment.

**Senator Fox:** In the text for your presentation, the last sentence of the paragraph about future personnel says:

In order for the industry to train the workforce it will need, the vocation of some airports must be protected.

Can you elaborate on that and list those airports?

**Mr. Prud'homme:** For example, the Saint-Hubert airport was built in the late 1920s or early 1930s. Flying schools were set up in that airport in the 1960s. Training has been offered at Saint-Hubert for several decades. However, with urban sprawl and the fact that there are more and more residences in the areas around major centres, we are under a lot of pressure to limit the activities of the schools, because the houses are being built a few metres from the runways. This is the problem we are having in Saint-Hubert, but it seems that other places are having the same problem, and it is clear that residents are concerned. As a result, we need to ask ourselves some questions.

These airports were initially built in remote areas, away from the general population. Unfortunately, there might not have been a long-term vision to protect these airports. Right now, we have two alternatives. We can spend several million dollars to relocate these airports to more remote areas. But, in the long term, if we do nothing about urban sprawl, we will have the same problem in a few years.

**Senator Fox:** You talk about airports in particular. Do you have any specific examples?

**Mr. Prud'homme:** The airports in Mascouche and Saint-Hubert train the most pilots in Quebec. There has often been talk about moving these schools. But they do not have the financial resources to move elsewhere.

To ensure that we have a vision for the long term, we need to ask ourselves whether we need to protect these airports or instead build airports specifically for training by establishing protected zones around those airports.

**Senator Fox:** So here is another sector where we have a workforce shortage, for jobs that are highly interesting and well paying, even if the salaries could be better.

**Mr. Prud'homme:** I often attend career fairs where we meet a lot of youngsters. Kids of today have different dreams than the youngsters of my time or even before that. Wage conditions are very important. The possibility of sharing your time between family and work is a dynamic that we have not taken into account in our industry. It takes people who have a calling and we need to change the existing mentality. To change the mentality, we need more resources.

[English]

**Senator Cochrane:** Is there a labour shortage right across Canada? Do you know about that?

**Le sénateur Fox :** Dans votre texte de présentation, la dernière phrase du paragraphe au sujet de la relève indique ce qui suit :

De plus, pour permettre à l'industrie de former la main-d'œuvre dont on aura besoin, la vocation de certains aéroports devrait être protégée.

Pouvez-vous élaborer sur ce point et nommer ces aéroports?

**M. Prud'homme :** À titre d'exemple, l'aéroport de Saint-Hubert a été construit vers la fin des années 1920 ou au début des années 1930. À partir des années 1960, des écoles de pilotage se sont installées à cet aéroport. On offre de la formation à Saint-Hubert depuis plusieurs décennies. Cependant, étant donné l'étalement urbain et le fait que les résidences prennent de plus en plus d'ampleur dans les régions autour des grands centres, on met beaucoup de pression pour limiter les activités des écoles, à cause des résidences qui se sont bâties à quelques mètres des pistes. Nous vivons ce problème à Saint-Hubert, mais il apparaît à d'autres endroits également où on sent la préoccupation des citoyens. Par conséquent, il faut se poser certaines questions.

Ces aéroports furent construits, à l'origine, dans des endroits retirés, à l'écart de la population en général. Malheureusement, on a peut-être manqué de vision à long terme pour protéger ces aéroports. Pour le moment, deux solutions s'offrent à nous. On peut dépenser plusieurs millions de dollars pour relocaliser ces aéroports dans des régions plus éloignées. Toutefois, à long terme, si on ne fait rien au niveau de l'étalement urbain, dans quelques années le problème réapparaîtra.

**Le sénateur Fox :** Vous parlez d'aéroports en particulier. Avez-vous des exemples spécifiques?

**M. Prud'homme :** Les aéroports de Mascouche et de Saint-Hubert forment le plus de pilotes au Québec. On a parlé souvent de déménager ces écoles. Toutefois, celles-ci ne disposent pas des ressources financières pour s'installer ailleurs.

Afin d'assurer une vision à long terme, il faut se poser la question à savoir si on doit protéger ces aéroports ou plutôt créer des aéroports à vocation de formation en établissant des zones protégées autour de ces aéroports.

**Le sénateur Fox :** Voilà donc un autre secteur où on retrouve une pénurie de main-d'œuvre, pour des emplois fort intéressants et rémunérateurs, même si les salaires pourraient être meilleurs.

**M. Prud'homme :** Souvent, je participe à des salons de carrières où on rencontre beaucoup de jeunes. Les jeunes d'aujourd'hui ont des aspirations différentes des jeunes de mon époque et de ceux qui sont plus âgés que moi. Les conditions salariales sont très importantes. La possibilité de partager son temps entre la famille et le travail est une dynamique dont on n'a pas tenu compte dans notre industrie. Il faut des gens qui ont une vocation et on doit changer la mentalité qui existe. Pour changer cette mentalité, il faut des ressources supplémentaires.

[Traduction]

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que la pénurie de main-d'œuvre sévit partout au Canada? Le savez-vous?

**Mr. Prud'homme:** My association represents the carriers in Quebec.

**Senator Cochrane:** Yes, I know that.

**Mr. Prud'homme:** I can tell you that before the recession all the small carriers were having issues with finding pilots. If you compared a picture taken at the beginning of the year and one taken at the end of the year, you would find that 75 per cent — more, in some cases — of the employees were new. It is a challenge to improve an enterprise and put forward a culture of safety when you have so many people coming and going.

Major airlines need many pilots, and the small carriers train those pilots for the industry. Before the recession, some aircraft had to stay on the ground because we did not have enough pilots.

Currently, we are coming back, I hope, on the right side, but we have concerns regarding new employees.

**Senator Cochrane:** You said that you are out there trying to encourage people to become pilots.

**Mr. Prud'homme:** Yes, we do that.

**Senator Cochrane:** Is that right across the country or just with your airlines?

**Mr. Prud'homme:** In Quebec, we try to talk to the youngsters at carrier events, where we promote the aviation industry. We need to get the information out. For example, it is very important to know that it costs between \$50,000 and \$75,000 to become a professional pilot.

**Senator Cochrane:** I am aware of that.

**Mr. Prud'homme:** Not everyone has family money to do that. Some cannot afford to borrow that amount of money, and they end up doing something else. Training for some jobs is very expensive, so it is not very attractive.

**Senator Cochrane:** Are we losing some of our pilots to the northern areas where incomes might be higher?

**Mr. Prud'homme:** I do not think we are losing them because aviation is across the country. We like the fact that pilots go up North and gain experience in northern conditions, which are quite particular to this country. These people gain experience and come back to fly for a major airline.

There is a natural road that pilots travel to gain experience and improve their skills. That is not a concern.

**Senator Cochrane:** Do you think that the cost is the major impediment?

**Mr. Prud'homme:** The cost of what?

**Senator Cochrane:** The cost of training to be a pilot.

**Mr. Prud'homme:** Yes, the cost of training limits the interest for a young person to do so.

**M. Prud'homme :** Mon association représente les transporteurs du Québec.

**Le sénateur Cochrane :** Oui, je le sais.

**M. Prud'homme :** Je peux vous dire qu'avant la récession, tous les petits transporteurs avaient de la difficulté à trouver des pilotes. Si vous compariez deux instantanés de l'industrie, l'un pris au début de l'année et l'autre, à la fin de l'année, vous y verriez 75 p. 100 de nouveaux employés — plus chez certains transporteurs. Il est difficile d'améliorer l'entreprise et d'instaurer une culture de sécurité avec pareil va-et-vient.

Les grandes lignes aériennes ont besoin de nombreux pilotes, et ce sont les petits transporteurs qui forment ces pilotes pour l'industrie. Avant la récession, des avions restaient cloués au sol à cause de la pénurie de pilotes.

La situation, je l'espère du moins, se redresse maintenant, mais nous avons des inquiétudes quant aux nouveaux employés.

**Le sénateur Cochrane :** Vous avez dit que vous faites campagne pour encourager les gens à devenir pilotes.

**M. Prud'homme :** Oui, c'est vrai.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce dans tout le pays ou seulement vos compagnies aériennes?

**M. Prud'homme :** Au Québec, nous essayons de parler aux jeunes dans le cadre de salons des métiers, où nous faisons la promotion de l'industrie aéronautique. Il faut diffuser l'information. Il est très important, par exemple, de savoir que la formation de pilote professionnel coûte entre 50 000 et 75 000 \$.

**Le sénateur Cochrane :** J'en suis conscient.

**M. Prud'homme :** Ce ne sont pas toutes les familles qui ont ces moyens-là. Certains intéressés ne peuvent pas se permettre d'emprunter pareilles sommes et finissent par faire autre chose. La formation à certains emplois est très coûteuse, donc peu attrayante.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que nous perdons certains de nos pilotes au profit des régions du Nord, où les revenus peuvent être plus élevés?

**M. Prud'homme :** Je ne pense pas que nous les perdions, parce que l'industrie est partout au pays. Nous aimons que les pilotes aillent prendre de l'expérience dans le Nord, dans les conditions du Nord, qui sont tout à fait particulières au Canada. Ils s'y aguerrissent, puis reviennent travailler pour une grande compagnie aérienne.

Les pilotes doivent suivre un cheminement naturel pour acquérir de l'expérience et se perfectionner. Ce n'est pas inquiétant.

**Le sénateur Cochrane :** Pensez-vous que le coût soit le plus grand obstacle?

**M. Prud'homme :** Le coût de quoi?

**Le sénateur Cochrane :** Le coût de la formation, pour devenir pilote.

**M. Prud'homme :** Oui, le coût de la formation peut dissuader des jeunes.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** My question concerns recruiting new candidates. From what I understand, the business of flying is predominantly male.

What is the percentage of men and women who fly?

**Mr. Prud'homme:** Unfortunately, you are right. We have still not managed to attract more women to the industry. There are a few. Every year, I take part in the graduation ceremony at the CEGEP in Chicoutimi. Out of a group of 30 or 40 students, there are maybe two or three young women. This gives you an idea of the percentage; it is quite minimal.

**Senator Boisvenu:** When we look at the lack of perseverance our boys have to go anywhere beyond grade seven, when we see the high school drop-out rate, do you think there is a specific strategy that can be developed to attract more women to flying?

**Mr. Prud'homme:** We know that there are youngsters who are interested. For example, the cadet movement has groups across Canada and trains pilots to get what we call a recreational permit, a basic licence. We have youngsters who are interested in flying. Unfortunately, when we face the financial reality outside that program, youngsters just do not have the resources to continue. Are there youngsters who are interested? Yes. Could we also interest more youngsters? Really, there are two aspects to this problem.

**Senator Boisvenu:** One last quick question: have you suggested to the provincial governments — provincial because education is a provincial responsibility — financial support mechanisms so that it is easier for students to enrol in these courses?

**Mr. Prud'homme:** Right now in Quebec, there is a public program that trains some 40 pilots a year. The government was not approached about it. It is important to understand that air transport is an industry that is often caught in the middle. When we talk about air transport, we are told it comes under federal jurisdiction; when we talk about training, we are told it is provincial. Depending on who we are dealing with, games can get played, unfortunately.

[English]

**Senator Merchant:** I want to be sure that I am asking you a question that you can deal with. You say that you represent service companies. Does that include the security sector, or are such companies not considered service-related?

**Mr. Prud'homme:** When we say “services,” we are talking about ramp services, fuel, insurance, lawyers and engineers, but we are not talking about security.

**Senator Merchant:** I will not ask you anything about that, then.

You have already been asked about the competitiveness of our country for tourist dollars. I believe we have heard that Canada has fallen as a destination of choice to fifteenth place from ninth place

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Ma question concerne le recrutement de nouveaux candidats. Le monde du pilotage est, je crois, surtout masculin.

Quel est le pourcentage d'hommes et de femmes qui pilotent?

**M. Prud'homme :** Vous avez raison, malheureusement, on n'a pas réussi encore à attirer beaucoup de femmes dans l'industrie. Il y en a quelques-unes. Je participe chaque année à la remise de certificat au cégep de Chicoutimi; sur un groupe de 30 à 40 élèves, il y a peut-être deux ou trois filles. Cela vous donne une idée du pourcentage; c'est très minime.

**Le sénateur Boisvenu :** Quand on regarde le peu de persévérance qu'ont nos garçons pour aller au-delà, quasiment, de la septième année, quand on voit le taux de décrochage au secondaire, y aurait-il selon vous une stratégie particulière à développer pour attirer plus de femmes vers cette vocation du pilotage?

**M. Prud'homme :** Il faut comprendre qu'on a des jeunes qui ont un intérêt. Par exemple, le mouvement des Cadets, présent partout au Canada, forme des pilotes pour obtenir ce qu'on appelle une licence loisir, qui est une licence de base. On est en présence de jeunes qui ont un intérêt pour le pilotage. Malheureusement, lorsqu'on fait face à la réalité financière en dehors du cadre de ce programme, les jeunes n'ont pas les ressources pour continuer. Est-ce qu'il y a des jeunes qui ont un intérêt? Oui. Est-ce qu'on pourrait intéresser plus de jeunes également? Vraiment, il y a deux dynamiques dans ce problème.

**Le sénateur Boisvenu :** Une dernière question, brièvement; est-ce que vous avez proposé aux gouvernements provinciaux, car l'éducation relève des provinces, des mécanismes de soutien financier pour que les étudiants puissent plus aisément s'inscrire à ces cours?

**M. Prud'homme :** En ce moment au Québec il existe un programme public qui forme environ 40 pilotes par année. On n'a pas fait d'intervention après du gouvernement à ce niveau là; il faut savoir que le transport aérien est une industrie qui se trouve souvent entre deux chaises. Quand on parle du transport aérien, on nous dit que c'est de juridiction fédérale; quand on parle de formation, on nous dit que c'est provincial. Selon ce qui fait l'affaire, on joue un peu sur cet aspect, malheureusement.

[Traduction]

**Le sénateur Merchant :** Je veux m'assurer de poser une question à laquelle vous puissiez répondre. Vous dites que vous représentez les compagnies de services. Est-ce que le secteur de la sécurité en fait partie, ou est-ce qu'il n'est pas considéré comme étant lié aux services?

**M. Prud'homme :** Par « services », nous entendons les services de pistes, le carburant, les assurances, les avocats et les ingénieurs, mais pas la sécurité.

**Le sénateur Merchant :** Alors je ne vous interrogerai pas sur eux.

On vous a déjà posé des questions sur la compétitivité du pays au chapitre du tourisme. Je crois bien avoir entendu qu'en dix ans, le Canada est tombé de la neuvième à la quinzième place dans la

10 years ago. Can you tell us what can be done to make Canada a more attractive place to visit? I think some of this has to do with expensive landing fees because there is great competitiveness for tourists. I am sure every country is trying to attract tourists. Can you tell us what has to be done to improve our situation? Has hosting the Winter Olympic Games made a difference? Perhaps we have moved up a bit. Can you elaborate on that?

**Mr. Prud'homme:** When the country that is across the border, the United States, plays under one set of rules and Canada plays by a different set of rules, it is very hard to compete. I am not talking about regulations, but fees, cost structure and so on,

To give you an example, some people in the region of Montreal are willing to drive all the way down to Plattsburgh in the United States to take a flight instead of crossing the bridge to Montreal to fly to the same destination but sometimes at double the cost. Hopefully for us it is a new phenomenon and we do not have many people driving to the U.S. to take a flight. However, it is an issue. If we want to have a stronger industry, we need to at least adjust the cost structure to better reflect what is happening across the border.

**Senator Merchant:** Countries that were behind us are now ahead of us, and they are not the U.S. What are your expectations? We are listening to you and we will make recommendations. Austria, Germany, Hong Kong, Turkey, Malaysia, Ukraine have all moved ahead of us. They are not the U.S. Obviously, people are choosing to travel there. I am wondering if that has something to do with the cost of coming to Canada.

**Mr. Prud'homme:** As I said earlier, our association is pretty much related to regional flights and travel.

My personal opinion is that it is not because we do not have anything to offer to tourists; it is perhaps because the cost to get here is expensive. That would be my answer.

**Senator Merchant:** I think we agree on that.

When you talk about environmental issues and CO<sub>2</sub> emissions, you are speaking simply about emissions from the aircraft; is that correct?

**Mr. Prud'homme:** No, it goes beyond that. The emissions also include the equipment at the airport. Let us say that that is a small part of the number. When we are talking about aviation, mostly it is related to the aircraft.

**Senator Merchant:** I understand that tarmac cement is a dirty substance to produce. You need to have not only the original tarmac, but you need to maintain it. You have given us the figure of 2 per cent CO<sub>2</sub> emissions, but does that include the complete picture of airports or just the emissions from the aircraft?

**Mr. Prud'homme:** The 2 per cent is related to ongoing emissions. When you talk about environmental costs for the airport, this is included in the life cycle of the industry. We have to

liste des destinations de choix. Pouvez-vous nous dire ce qui rendrait le Canada plus attrayant? Je pense que ce pourrait être attribuable en partie au coût prohibitif des redevances d'atterrissage, parce que le marché du tourisme est très compétitif. Je ne doute pas que tous les pays veuillent attirer les touristes. Pouvez-vous nous dire ce qu'il faut faire pour améliorer notre situation? Est-ce que la tenue des Jeux Olympiques d'hiver ici a changé quelque chose? Peut-être sommes-nous remontés de quelques échelons? Qu'en dites-vous?

**M. Prud'homme :** Il est très difficile de faire concurrence à nos voisins, les États-Unis, alors que leurs règles sont différentes des nôtres. Je ne parle pas de règlements, mais de droits, de structure des coûts, et cetera.

Pour vous donner un exemple, il y a des gens de la région de Montréal qui n'hésitent pas à aller en voiture jusqu'à Plattsburgh, aux États-Unis, pour prendre l'avion plutôt que de traverser le pont vers Montréal pour y prendre l'avion vers la même destination, mais parfois pour le double du prix. Nous espérons que cette nouvelle tendance ne se répandra pas. Pour l'instant, ils sont peu à aller en voiture aux États-Unis pour prendre l'avion. C'est néanmoins un problème. Si nous voulons une industrie plus forte, il faut au moins ajuster la structure des coûts en fonction de celle du pays voisin.

**Le sénateur Merchant :** Certains pays sont passés devant nous, et ce ne sont pas les États-Unis. Quelles sont vos attentes? Nous sommes à votre écoute, et nous ferons des recommandations. L'Autriche, l'Allemagne, Hong Kong, la Turquie, la Malaisie, l'Ukraine nous ont tous dépassés. Ce ne sont pas les États-Unis. De toute évidence, des gens font ces choix de destinations. Je me demande si cela a quelque chose à voir avec le coût du voyage au Canada.

**M. Prud'homme :** Comme je l'ai dit tout à l'heure, les membres de notre association font surtout des vols régionaux.

Personnellement, je ne crois pas que c'est parce que nous n'avons rien à offrir aux touristes; c'est peut-être parce qu'il est très coûteux de se rendre ici. C'est ce que je pense.

**Le sénateur Merchant :** Je crois que nous nous entendons là-dessus.

Quand vous parlez d'enjeux environnementaux et d'émissions de CO<sub>2</sub>, vous ne parlez que des émissions émanant des aéronefs, n'est-ce pas?

**M. Prud'homme :** Non, c'est plus que cela. L'équipement, à l'aéroport, produit aussi des émissions. Disons que c'est peu sur l'ensemble. Dans l'industrie aéronautique, les émissions proviennent surtout des aéronefs.

**Le sénateur Merchant :** Il paraît que la fabrication du ciment des aires de trafic est très polluante. Non seulement il faut bâtir une aire de trafic, mais il faut aussi par la suite l'entretenir. Vous nous avez parlé de 2 p. 100 d'émissions de CO<sub>2</sub>, mais est-ce que cela englobe toutes les émissions des aéroports, ou seulement celles des aéronefs?

**M. Prud'homme :** Ce sont les émissions continues. Quand on parle de coût environnemental pour l'aéroport, c'est compris dans le cycle de vie de l'industrie. Il faut savoir que les aéroports sont

realize that although airports cost a lot, they cost less than roads. Over short distances, we are pretty much equal in regard to the impact of emissions. However, Canada is a country where most destinations are far apart. Over long distances, it is competitive in relation to performance.

**Senator Merchant:** Finally, you talked about the cirrus-type clouds produced by water vapour. You say we need to discover more effective methods of managing that. What kind of methods? Can you tell us about that?

**Mr. Prud'homme:** This issue is new. It arose during 9/11 when all aircraft were stuck on the ground. Most recently, people paid attention to it when an Icelandic volcano erupted and there was a flight ban in Europe. The phenomenon has a big impact. Depending on the altitude at which the aircraft are flying, they are finding that we can reduce the impact. I am not a scientist, but it has to do with air moisture and so on. If we can find a way to better manage the altitude, then we can reduce that impact. Right now, it is not taken into account because it is fairly new.

The point is that when you are addressing environmental issues, you have to take into account all parts of the industry, not just one part. That is the point I am making. Before putting forward a solution, we have to pay attention to the counter-effect that could have on another part of the industry.

**Senator Frum:** Is it correct that the Plattsburgh International Airport is one of your members?

**Mr. Prud'homme:** Yes.

**Senator Frum:** In light of your response to Senator Merchant, the dynamics are interesting.

**Mr. Prud'homme:** There are two ways of looking at it. Some people think that to solve an issue, you need to be in a closed room and talk about the problem without including the people who are concerned inside that same room. Before 2006, we were basically only a carrier association. Day in and day out we talked about our problems, but we did not hear from the people we work with. We expanded that mandate to include the airports, services, maintenance companies and the flying schools.

The reality is that Plattsburgh shares part of our Quebec market. We decided to invite them to meet with us every year. From memory — so do not quote me on the numbers — I would say that about 12 million people go through the airport at Dorval every year, and about 80,000 people go to Plattsburgh. It has an impact, but it is not like it is half of the Montreal market.

**Senator Frum:** What do you think their motivation is for being at the table? It is a competitive relationship.

**Mr. Prud'homme:** Their motivation is to meet some of the enterprises in Quebec that need space, which is an issue in Quebec. If you want to build a hangar or do maintenance services, there are not many spaces available; and they have a lot of space. They

très coûteux, mais ils le sont bien moins que les routes. L'incidence des émissions est à peu près équivalente sur de courtes distances. Par contre, au Canada, la plupart des destinations sont éloignées et, sur de longues distances, les émissions sont concurrentielles par rapport au rendement.

**Le sénateur Merchant :** Enfin, vous avez parlé de nuages de type cirrus que crée la vapeur de l'eau. Vous dites qu'il faut trouver des moyens plus efficaces de gérer ce problème. Quel genre de moyens? Pourriez-vous nous en dire davantage?

**M. Prud'homme :** Ce problème est nouveau. Il est apparu lors des attaques terroristes du 11 septembre, quand tous les avions ont été cloués au sol. Plus récemment, il a retenu l'attention lors de l'éruption d'un volcan en Islande, quand les avions ne pouvaient voler en Europe. Le phénomène a un effet énorme. On se rend compte qu'il est possible d'atténuer cet effet selon l'altitude de vol. Je ne suis pas scientifique, mais c'est lié à l'humidité dans l'air, et cetera. Si nous pouvions trouver un moyen de mieux gérer l'altitude, nous pourrions atténuer cet effet. Le facteur n'est pas encore pris en compte parce que la découverte est assez récente.

De fait, lorsqu'il est question de l'environnement, il faut considérer l'ensemble de l'industrie, pas seulement une partie. C'est là où je veux en venir. Avant de proposer une solution, il faut déterminer l'incidence qu'elle peut avoir sur une autre partie de l'industrie.

**Le sénateur Frum :** Est-il vrai que l'aéroport international de Plattsburgh compte parmi vos membres?

**M. Prud'homme :** Oui.

**Le sénateur Frum :** Compte tenu de votre réponse au sénateur Merchant, c'est une dynamique curieuse.

**M. Prud'homme :** On peut aborder cela sous deux angles. Certains pourraient penser que, pour résoudre un problème, il faut s'enfermer dans une pièce et débattre du problème sans les intéressés. Avant 2006, nous n'étions qu'une association de transporteurs aériens. Nous discutons jour après jour de nos problèmes, sans écouter les gens avec qui nous travaillions. Nous avons élargi notre mandat pour englober les aéroports, les services, les entreprises d'entretien et les écoles de pilotage.

En réalité, Plattsburgh a une part du marché du Québec. Nous avons décidé de les inviter à nous rencontrer chaque année. Si ma mémoire est bonne — ne me citez pas — je crois qu'environ 12 millions de voyageurs passent par l'aéroport de Dorval chaque année, et environ 80 000 se rendent à Plattsburgh. Ils ont une incidence, mais ce n'est tout de même pas la moitié du marché de Montréal.

**Le sénateur Frum :** Qu'est-ce qui les motive, selon vous, à participer au débat? C'est une relation concurrentielle.

**M. Prud'homme :** Ils veulent rencontrer des entreprises du Québec qui ont besoin d'espace, car c'est un problème au Québec. Il manque d'espace pour construire des hangars ou faire de l'entretien alors qu'à Plattsburgh, ils en ont beaucoup. Ils ont



are in the association to attract small maintenance companies to go across the border and develop their installations. That is their main interest.

**Senator Frum:** Do you have other American organizations in your association?

**Mr. Prud'homme:** No.

**Senator Plett:** My questions were answered during the series of supplementary questions asked by my colleagues. Thank you.

**Senator Kochhar:** Mr. Prud'homme, you mentioned that the training of pilots costs a lot of money, which keeps many people from entering the pilot training program. Would it be prudent for the airlines to underwrite some of the cost of training with a contract, like the army does? Someone wanting to become a doctor can have tuition money from the army in exchange for signing a five-year contract to stay with the army. Would it be prudent for the airlines to run such a program?

**Mr. Prud'homme:** That is a good question. Most large airlines will not hire pilots when they first get their professional licence, which requires approximately 250 hours of flying time. They hire pilots with more than 2,000 to 3,000 hours of flying time, depending on the type of company. To get those hours, a new pilot has to work for small carriers. That is the challenge. Even small carriers have restrictions because of insurance policies, and they have to hire people who have experience. When these people finish their training, they have to become instructors if they want to increase their hours, or they have to work where the conditions are extremely difficult, either in the Far North or patrolling during the fire season.

As you can see, there is a need at the top of the ladder, but there is not much communication or a system to help the industry bring people in. We need to address this issue by working together, but it is pretty hard to do.

**Senator Kochhar:** My other question concerns the cancellation of flights, which happens more and more frequently. I am trying to understand why this happens. Is it because there are not enough passengers on a particular flight or is it because the pilot is sick and cannot be replaced? What are the main reasons for these cancellations? I am not talking about natural causes such as bad weather. I am talking about cancellation without a real excuse or cause. Can you elaborate on that, please?

**Mr. Prud'homme:** Yes. Recently a private bill was proposed, Bill C-310, to give rights to passengers given the increase in flight cancellations. There was a lot of publicity in the media around the issue. However, when you look at the number of complaints per year received by Transport Canada, you will see that the number has decreased in the last five years although traffic has increased.

Before we do something, we have to assess if this is a perception problem or a reality problem. Airlines do not have any interest in cancelling a flight because it disturbs the rest of the network and the schedule. When they cancel, it is because of a maintenance, safety or weather issue. Airlines know in advance

adhéré à l'association pour inciter les petites entreprises d'entretien à aller s'installer de l'autre côté de la frontière. C'est leur principale motivation.

**Le sénateur Frum :** Est-ce que votre association a d'autres membres américains?

**M. Prud'homme :** Non.

**Le sénateur Plett :** Les réponses aux questions supplémentaires de mes collègues ont répondu aux miennes. Je vous remercie.

**Le sénateur Kochhar :** Monsieur Prud'homme vous avez dit que la formation des pilotes est très coûteuse et que c'est un obstacle pour beaucoup. Serait-il prudent pour les compagnies aériennes de prendre en charge une partie des coûts de la formation, en vertu d'un contrat, comme le fait l'armée? Celle-ci peut payer les frais de scolarité de quelqu'un qui aspire à devenir médecin en échange d'un engagement à rester cinq ans dans l'armée. Serait-il prudent pour les compagnies aériennes d'instaurer le même type de programme?

**M. Prud'homme :** C'est une bonne question. La plupart des grandes compagnies aériennes n'embauchent pas de pilotes qui viennent d'obtenir leur licence, pour laquelle il faut avoir fait environ 250 heures de vol. Elles embauchent des pilotes qui ont plus de 2 000 à 3 000 heures de vol, selon le type de compagnie. Pour accumuler ces heures, un nouveau pilote doit travailler pour de petits transporteurs. C'est là que le bât blesse. Même les petits transporteurs sont limités par les polices d'assurance et doivent avoir des pilotes d'expérience. À la fin de la formation, donc, les nouveaux pilotes doivent devenir instructeurs pour accumuler des heures de vol, ou encore travailler dans des conditions extrêmement difficiles, dans le Grand Nord ou comme patrouilleurs pendant la saison des feux.

Vous pouvez donc voir qu'il y a des besoins au haut de l'échelle, mais la communication est déficiente, et il n'existe pas de mécanisme pour aider l'industrie à trouver les gens qu'il lui faut. Pour cela, il faudrait collaborer, mais c'est assez difficile.

**Le sénateur Kochhar :** Je m'intéresse aussi à l'annulation des vols, un phénomène de plus en plus fréquent. J'essaie de comprendre à quoi c'est dû. Est-ce qu'un vol est annulé parce qu'il n'y a pas assez de passagers, ou parce que le pilote est malade et ne peut être remplacé? Quels sont les principales causes de ces annulations? Je ne parle pas de causes naturelles, comme le mauvais temps, mais plutôt d'annulations sans cause manifeste. Pourriez-vous nous expliquer cela?

**M. Prud'homme :** Oui. Comme les annulations se multipliaient, on a récemment déposé un projet de loi d'intérêt privé le projet de loi C-310, dans le but de conférer des droits aux voyageurs. Les médias ont beaucoup parlé de ce problème. Pourtant, le nombre annuel des plaintes que reçoit Transport Canada a diminué depuis cinq ans, tandis que le trafic aérien augmentait.

Avant de faire quoi que ce soit, il faut déterminer si c'est un problème de perception ou la réalité. Les compagnies aériennes n'ont aucun intérêt à annuler des vols, parce que cela perturbe le reste du réseau et l'horaire. Si un vol est annulé, c'est pour des raisons d'entretien ou de sécurité, ou à cause du mauvais temps.

how many people will be on board an aircraft. When there are not enough passengers for a flight, they cancel the flight in advance, not the day of the flight.

**Senator Zimmer:** Senator Kochhar touched on my question. I was Minister of National Defence for seven years in the 1970s. In the Armed Forces, there is a huge pool of talent. They join at the age of 18 and retire at the age of 45 to 50. They are looking for a second career, and many were ready and trained with thousands of flying hours. Of course, all of them wanted to fly on the toys, such as the Challengers and the Falcons. There is a huge pool of talent with many hours of flying time. Is there any possibility of cracking into that pool of trained talent that might require only a refresher course on a simulator? In that way, you would have new pilots. Is that a possibility?

**Mr. Prud'homme:** It is always a possibility. You have to take into account that the working conditions on small carriers are not that attractive. Flying is fun, but at the end of the day you have to make a living out of it. Some people who have an interest are die hard aviation fans who fly small carriers basically just for fun. Most pilots fly to earn a living. If we want to attract more people, we have to address the working conditions we currently offer in the market.

**Senator Mercer:** You mentioned the Saint-Hubert Airport and the issue of urban sprawl closing in around it. I am trying to link some of this information together.

In other parts of the country, including Quebec and my province of Nova Scotia, some airports are underutilized and in danger of closing for that reason. Do you think a business case could be made for creating major flight training schools at some of those airports? First, such an economic driver would create local employment; second, it would help with maintenance of the airport; and, third, it would remove the training of pilots from urban centres, such as Saint Hubert, to more rural areas. I believe you mentioned Chicoutimi, for example.

**Mr. Prud'homme:** It is Saint-Honoré. Certainly it could be looked at. The problem with that scenario is this: Who will pay for it? Most small airports on the verge of closing are managed by a city or town that does not have the resources to attract investment in facilities that would attract flying schools.

The flying schools themselves do not have the resources to close down at one place and move to another. At the end of the day, there is no guarantee that this other small airport will not face the same issue in 10 or 15 years.

For example, Saint-Hubert is a very particular airport because it has a control tower, and it is one of the only airports in Quebec where a professional pilot can train on communications. It is important for safety issues. If the industry lost this airport, the cost to safety — not the functional cost — would be very important.

Les compagnies aériennes savent d'avance combien il y aura de passagers dans un avion. S'il n'y en a pas assez, elles annulent le vol à l'avance, et non le jour-même du vol.

**Le sénateur Zimmer :** Le sénateur Kochhar a abordé le sujet qui m'intéressait. J'ai été ministre de la Défense nationale pendant sept ans, dans les années 1970, et j'ai constaté qu'il y a dans les Forces armées un énorme bassin de talents. Les gens y commencent leur carrière à 18 ans et prennent leur retraite à 45 ou 50 ans. Ils se cherchent une seconde carrière, et beaucoup d'entre eux sont prêts, ils ont la formation requise et des milliers d'heures de vol à leur actif. Évidemment, tous souhaiteraient piloter les beaux joujoux, comme les Challenger et les Falcon. Il existe un énorme bassin de gens de talent qui ont déjà fait beaucoup d'heures de vol. Y a-t-il moyen d'exploiter ce bassin, pour lequel il ne faudrait peut-être qu'un cours d'appoint à l'aide d'un simulateur? Vous auriez ainsi de nouveaux pilotes. Serait-ce possible?

**M. Prud'Homme :** C'est toujours une possibilité. Il ne faut pas oublier que les conditions de travail des petites compagnies aériennes ne sont pas des plus attrayantes. C'est bien beau de piloter, mais au bout du compte, il faut pouvoir en vivre. Certains qui s'y intéressent sont des mordus de l'aviation qui ne travaillent pour les petits transporteurs aériens que pour le plaisir. La plupart des pilotes essaient de gagner leur vie. Si nous voulons en attirer plus, il faut changer les conditions de travail actuelles sur le marché.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez parlé de l'aéroport de Saint-Hubert et du problème de l'étalement urbain et de la ville qui s'en rapproche de plus en plus. J'essaie d'établir des liens entre tout ce que nous entendons.

Ailleurs au pays, y compris au Québec et chez moi, en Nouvelle-Écosse, il y a des aéroports qui devront peut-être fermer parce qu'ils sont sous-utilisés. Croyez-vous possible de faire une analyse de rentabilisation de la transformation de certains de ces aéroports en grandes écoles de formation au pilotage? Premièrement, ce serait un catalyseur économique qui créerait de l'emploi à l'échelle locale; deuxièmement, cela contribuerait à l'entretien de l'aéroport; et troisièmement, la formation des pilotes ne se ferait plus dans les centres urbains, comme à Saint-Hubert, mais dans des régions plus rurales. Je crois vous avoir entendu parler, par exemple, de Chicoutimi.

**M. Prud'Homme :** Oui, Saint-Honoré. Ce serait certainement intéressant. Le problème, c'est de savoir qui paierait. La plupart des petits aéroports qui sont sur le point de fermer sont gérés par une ville ou une municipalité qui n'a pas les ressources nécessaires pour stimuler l'investissement dans des installations susceptibles d'attirer les écoles de pilotage.

Ces écoles, elles-mêmes, n'ont pas les moyens de fermer en un endroit pour aller s'installer ailleurs. En fin de compte, rien ne garantit que cet autre petit aéroport ne sera pas dans la même situation dans 10 ou 15 ans.

L'aéroport de Saint-Hubert, par exemple, est particulier parce qu'il a une tour de contrôle et c'est l'un des seuls aéroports du Québec où un pilote professionnel peut recevoir une formation en communication. C'est important pour la sécurité. La perte de cet aéroport pourrait être très coûteuse pour l'industrie — non pas sur le plan fonctionnel, mais sur celui de la sécurité.

**Senator Mercer:** You spoke about the training of many international students to become pilots. The obvious question post-9/11 is: We know that some of the 9/11 terrorists were trained in the United States to pilot planes. We heard stories at the time that they were not really interested in learning how to land because they never intended to land, as we saw. This goes to the background checks and the safety around who is being trained at the schools. Could you explain to us the security checks that do happen? Do you have an opinion as to whether those checks are rigid enough to protect us against people who are seeking this training not for positive reasons but for negative reasons?

**Mr. Prud'homme:** I am sorry to tell you that I do not have the technical knowledge or the expertise to answer that question. One thing I can tell you, though, is that because of 9/11, we have eliminated many points of contact that we used to have with youngsters. To give you an example, most of the pilots today have learned this dream or passion for flight by visiting a cockpit during flight, and this does not happen anymore. Many people have gone to an airport on a weekend with their parents and looked around an aircraft and kicked the tires, and this does not exist anymore. Airports are tight security areas. They are almost dangerous places, if you listen to the media. This attitude has basically created the problem that we have right now.

Although safety and security checks are important, we also have to address the need to bring the population back closer to aviation and make them feel that it is part of our social network.

[Translation]

**Senator Boisvenu:** Mr. Prud'homme, I have two questions for you. First, I have made a lot of trips to Europe, and one thing I am trying to understand is why the pricing structure and cost of travelling in Europe is so different from the pricing structure and costs, in Canada particularly. Do you have an explanation for this major difference?

**Mr. Prud'homme:** First off, there are a lot of discount airlines in Europe, which is not really the case in Canada. WestJet identifies itself as a discount airline, but when you look at the company structure, it is still the same as a standard airline. There are major differences, but the structure is still far from what we see in Europe. I think that the market is very different in Europe. We must keep in mind as well that, geographically, there are 360 degrees of destinations in Europe, unlike in Canada, where the majority of travel is done from East to West or West to East. In Europe, the volume is much higher and there are more destinations. Unfortunately, we do not have this volume in Canada to justify this pricing structure. The market is very different.

**Le sénateur Mercer :** Vous avez parlé de la formation de nouveaux élèves étrangers qui aspirent à être pilotes. Depuis les attaques du 11 septembre, on ne peut s'empêcher de penser que certains des terroristes avaient appris à piloter aux États-Unis. Nous avons entendu dire qu'ils ne s'étaient pas montrés très intéressés aux manœuvres d'atterrissage puisque, comme on le sait maintenant, ils n'avaient aucune intention d'atterrir. Cela soulève donc la question de la vérification des antécédents et de la sécurité, en ce qui concerne les élèves de ces écoles. Pourriez-vous nous expliquer comment se font les vérifications de sécurité? Est-ce que, selon vous, elles sont assez rigoureuses pour nous protéger contre des gens qui veulent recevoir cette formation pour d'autres motifs que les bons?

**M. Prud'Homme :** Je regrette, mais je n'ai pas les connaissances, ni l'expertise technique nécessaires pour vous répondre. S'il y a une chose que je peux vous dire, cependant, c'est que depuis les attaques terroristes du 11 septembre, bien des points de contact que nous avions auparavant avec les jeunes ont été éliminés. À titre d'exemple, le rêve ou la passion de la plupart des pilotes actuels est né de la visite d'un cockpit lors d'un voyage, mais cela ne se fait plus. Beaucoup ont connu ce que c'était que d'accompagner leurs parents à un aéroport le week-end, où ils pouvaient flâner autour d'un avion, donner quelques coups de pied sur les pneus, mais cela ne se fait plus. Le filet de sécurité autour des aéroports s'est beaucoup resserré. Ce sont presque des lieux dangereux, à en croire les médias. C'est cette attitude, en fait, qui a créé le problème que nous avons maintenant.

Bien qu'il soit important de procéder aux vérifications de sécurité, nous devons aussi recréer les liens entre le secteur de l'aviation et la population, lui faire sentir qu'elle fait partie de notre réseau social.

[Français]

**Le sénateur Boisvenu :** Monsieur Prud'homme, j'ai deux questions à vous poser. Premièrement, j'ai fait beaucoup de voyages en Europe, et une chose que j'essaie de comprendre c'est pourquoi la structure des prix et des coûts pour se faire transporter en Europe est si différente de la structure des prix et des coûts, particulièrement au Canada. Est-ce que vous avez une explication à cette différence majeure?

**M. Prud'homme :** Premièrement, en Europe, il y a beaucoup de transporteurs à bas prix, ce qui n'est pas vraiment le cas au Canada. WestJet s'identifie comme transporteur à bas prix, mais quand on regarde la structure de leur entreprise, c'est quand même similaire à une ligne aérienne standard. Il y a des différences importantes, mais, tout de même, la structure est loin de ce qu'on retrouve en Europe. Je pense que, en Europe, le marché est très différent. Il ne faut pas oublier non plus que, en Europe, au niveau géographique, contrairement au Canada où la plus grosse partie du transport se fait surtout d'Est en Ouest ou d'Ouest en Est, il y a 360 degrés de destinations. On a donc beaucoup plus de volume, plus de destinations. Au Canada, malheureusement, on n'a pas ce volume pour justifier cette structure de prix. C'est un marché très différent.

We often talk about the problem of noise in Europe. There again, when we talk about noise problems in Europe, we talk about large carriers. When we talk about the noise problem in Canada, we are usually talking about small aircraft. So, you see, sometimes these topics are similar, but the market conditions are vastly different, as is the costing structure, so it is tough to make parallels.

**Senator Boisvenu:** Does regulation or over-regulation play a role?

**Mr. Prud'homme:** We are overly regulated in Canada. Would there be a way to do better with less? Sure, but there too, there is an associated cost and resources are limited. Right now, a number of amendments to the Canadian aviation regulations have been proposed and are still pending. We have a system right now that is moving at a snail's pace, let us say. Basically, the regulations will definitely have an impact, but we must always keep in mind that they are there mainly to protect passengers. In that sense, I think that no one could be against the regulations.

**Senator Boisvenu:** Last question. I want to go back to recruiting and the next generation. The airline industry is more than just the transportation of goods and passengers; it is linked to tourism, commerce, business and even, at the very reaches, safety. When we talk about the workforce shortage, this could have a major impact on the Canadian or North American economy. We have spoken a lot about the problems of future personnel. For your association, where are you in terms of solutions for resolving this problem in the next two years, for example? Do you have any solutions in the works?

**Mr. Prud'homme:** You know, our association is a non-profit organization, so our means are limited. Before the recession, there was a shortage of pilots and, quite often, what would happen is that flights quite simply would not leave. If we want to develop the mining industry in Northern Canada, if we want to continue to showcase Canada abroad, we will need to review our costing strategy. I do not think that trucking companies have to pay for highway infrastructures, but in the case of air transport, carriers have to pay for communication in the air, for infrastructure on the ground, in addition to taxes on gas, not to mention the landing fees; it is constant. If we had to draw a parallel, we could say that, for a number of years, aviation was seen — pardon the term — as a cash cow. The reality is that the well has run dry.

Other challenges stand out for our industry and, unfortunately, to deal with them, the solution is that some carriers will have to shut down. Those that want to stay will have to boost their prices. Market forces apply here. I do not think that raising prices even more will improve the situation for the population as a whole.

**Senator Boisvenu:** But what I am particularly interested in is the workforce. What is the situation there?

On parle souvent de la dynamique de bruit en Europe; là encore, quand on parle de problèmes de bruit en Europe, on parle de gros transporteurs. Quand on parle de la problématique de bruit au Canada on parle surtout de petits aéronefs. Donc, vous le voyez, parfois ce sont des sujets similaires, mais les conditions de marché sont tellement différentes, la structure de coût aussi, que c'est difficile de faire des parallèles.

**Le sénateur Boisvenu :** Est-ce que la réglementation ou la sur-réglementation joue un rôle?

**M. Prud'homme :** Au Canada on a beaucoup réglementation. Est-ce il y aurait moyen de faire mieux avec moins? Sûrement, mais, là aussi, il y a un coût associé à cela et les ressources sont limitées. Actuellement, plusieurs amendements ont été déposés à la réglementation aérienne canadienne et sont toujours en attente. On a un système en ce moment qui fonctionne un peu à pas de torture, disons-le. Effectivement, c'est sûr que la réglementation a un impact, mais il faut toujours se souvenir qu'elle est là surtout dans le but de protéger les passagers; dans ce sens, je pense que personne ne peut être contre la réglementation.

**Le sénateur Boisvenu :** Dernière question, je reviens sur le recrutement et la relève. L'industrie aérienne c'est plus que juste du transport de marchandises et de passagers; c'est lié au tourisme, au commerce, aux affaires et même, à la limite, à la sécurité. Quand on parle de pénurie de main-d'œuvre, cela peut avoir un impact majeur sur l'économie canadienne ou nord-américaine. On a parlé beaucoup de problèmes de relève. Pour votre association, où sont les solutions pour, d'ici deux ans par exemple, régler ce problème? Avez-vous avancé des solutions?

**M. Prud'homme :** Vous savez, notre association est un organisme à but non lucratif, donc nos moyens sont quand même limités. Avant le début de la récession, il y avait une pénurie de pilotes, et, bien souvent, ce qui arrivait c'était que des vols n'avaient pas lieu, tout simplement. Si on veut développer l'industrie minière dans le Nord du Canada, si on veut continuer à faire connaître le Canada à l'étranger, il va falloir revoir notre stratégie de coûts. Je ne pense pas que les compagnies de transport routier ont à payer pour les infrastructures des routes, tandis que dans le transport aérien, les transporteurs ont à payer pour les communications dans les airs, pour les infrastructures au sol, en plus des taxes sur l'essence, sans compter les frais d'atterrissage; cela n'arrête plus. Si on avait à faire un parallèle, on pourrait dire que, pendant plusieurs années, l'aviation a été vue — si vous m'excusez le terme — comme une vache qu'on pouvait traire sans limite. La réalité est qu'on est vraiment au bout.

D'autres défis se profilent pour notre industrie et, malheureusement, pour y faire face, la solution est que certains transporteurs vont devoir fermer leurs portes, et ceux qui vont rester vont augmenter leurs prix. Ce sont les lois du marché qui s'appliquent. Je ne pense pas qu'augmenter davantage les prix va améliorer la situation pour l'ensemble de la population.

**Le sénateur Boisvenu :** Mais particulièrement au niveau de la main-d'œuvre, c'est ce qui m'intéresse, qu'en est-il?

**Mr. Prud'homme:** In terms of the workforce, it is not rocket science. What we are trying to do at the association is to put in place initiatives to get youngsters interested. For example, when I meet kids, I often tell them that, yes, your pilot's licence can be expensive, but it lets you work all over Canada and even abroad, which is not the case for someone who undergoes very advanced technical training, but who will not be able to get their equivalency in other provinces or overseas. This training opens the doors to the world. When we take this cost into consideration, it is a long-term vision. We realize that there is a worthwhile cost-benefit relationship. But for a 20-year-old kid without any money, it does not matter what the argument is; it is still an expense.

**Senator Fox:** I would like to continue a little bit with Senator Boisvenu's line of questioning about future personnel and training the workforce. We are in a situation where we are talking about shortages and, at the same time, we are talking about an available workforce, if we look at the unemployment rates. And there is obviously the terrible trend of kids dropping out of school. It seems to me that there should be some way to direct people into industries where there is a shortage, industries that offer a future.

You have also talked about the need to improve working conditions in the industry. I would like you to speak a little more about that, because there is a sector in that industry that is highly unionized. For example, if someone goes to work for Bombardier or somewhere else, this is a sector where the unions are involved in negotiating with management. Other sectors are not unionized. Are you talking about salaries and incentives?

We are talking about the debt load of Canadian students. It can be truly overwhelming. Governments should offer more assistance programs.

Could you tell me about the specific sectors where conditions should be improved?

**Mr. Prud'homme:** The problem that aviation is currently facing also exists in other transportation industries. Today, youngsters value family a lot, being at home, recreation. Unfortunately, our industry does not currently make room for a work/life balance. Employees are asked to be away from home for weeks at a time. So it is difficult to attract kids with these kinds of conditions.

We need to find a different way of managing our workforce. This is a new problem for us. In the past, each time there was a shortage, positions would be posted. As soon as they were posted, people would be banging down the doors of the schools to register to do their training. For several years now, we have been predicting a shortage for the start of the 21st century, as a result of pilots retiring from airlines. Unfortunately, there is no interest.

We need to deal with this problem and review the working conditions and benefits that we can offer.

**M. Prud'homme :** Au niveau de la main-d'œuvre, ce n'est pas magique. Ce que nous essayons de faire, à l'association, c'est de mettre en place des initiatives pour intéresser les jeunes. Pour donner un exemple, souvent ce que je dis, quand je rencontre un jeune, c'est : oui, ta licence de pilote peut être dispendieuse, mais elle te permet de travailler partout au Canada et même à l'étranger, ce qui n'est pas le cas pour quelqu'un qui se forme sur une technique très spécialisée et qui ne pourra pas obtenir d'équivalence dans d'autres provinces ou à l'étranger. C'est une formation qui ouvre les portes sur le monde. Quand on prend ce coût en considération, c'est une vision à long terme. On se rend compte qu'il y a un rapport investissement-revenu qui est intéressant. Mais pour un jeune de 20 ans qui est sans le sou, peu importe l'argument, c'est une dépense.

**Le sénateur Fox :** Je voudrais continuer un peu dans la ligne des questions du sénateur Boisvenu concernant la relève et la formation de la main-d'œuvre. On se trouve dans cette situation où on parle de pénurie et, en même temps, on parle d'une main-d'œuvre disponible, si on regarde les taux de chômage. Et il y a évidemment le phénomène terrible du décrochage scolaire. Il me semble qu'il devrait y avoir moyen d'orienter les gens dans des industries où il y a une pénurie, des industries qui offrent des perspectives d'avenir.

Par ailleurs, vous avez parlé de la nécessité d'améliorer les conditions de travail dans l'industrie. J'aimerais que vous en parliez un peu plus, car il y a un secteur de cette industrie qui est hautement syndiqué. Par exemple, si quelqu'un va travailler chez Bombardier ou autres, c'est un secteur où les syndicats s'occupent de faire les négociations avec les patrons. D'autres secteurs ne sont pas syndiqués. Est-ce que vous parlez de salaires, d'incitations?

On parle du niveau d'endettement des étudiants canadiens, qui est peut-être vraiment insurmontable. Les gouvernements devraient donc offrir d'autres programmes d'aide.

Je voudrais que vous me parliez des secteurs spécifiques où les conditions devraient être améliorées.

**M. Prud'homme :** La problématique à laquelle l'aviation fait face en ce moment est aussi présente dans les autres modes de transport. Aujourd'hui, les jeunes valorisent beaucoup la famille, la présence à la maison, les loisirs. Malheureusement, en ce moment, notre industrie ne permet pas vraiment de conciliation travail/famille. Les gens sont appelés à être à l'extérieur pendant plusieurs semaines. Il est donc difficile d'attirer ces jeunes avec de telles conditions.

Il faut trouver une façon différente de gérer nos effectifs. Pour nous, c'est un nouveau problème. Dans le passé, chaque fois qu'il y avait une pénurie, dès que des postes étaient annoncés, les gens cognaient aux portes des écoles pour s'inscrire afin de faire leur formation. Ça fait déjà plusieurs années qu'on prévoit une pénurie pour le début des années 2000 au Canada, du fait du départ à la retraite des pilotes des lignes aériennes. Malheureusement, il n'y a pas d'intérêt.

Il faut composer avec cette problématique et revoir les conditions de travail et les avantages sociaux qu'on peut offrir.

Basically, the aerospace industry is unionized, as are most of the airlines. But very few small- and medium-sized companies are unionized. And even those that offer pretty much the same conditions as those that are not.

[English]

**Senator Merchant:** You are lamenting the disparity between the reality of the safety of flying and the perception of it held by Canadians. Could you elaborate on why this is? Are accidents related to the condition of the aircraft, to pilot error or to weather? Could you be more specific?

**Mr. Prud'homme:** For the last 20 years, safety performance has improved in Canada. We are at the point when we look at accidents that it is hard to see a tendency or specific major issues that would help to improve safety. That is a challenge.

In March 2009, Transportation Safety Board brought forward three topics, I believe. One is related to aircraft collision on the ground, and another is related to the impact that landings and takeoffs have on aircraft. I do not recall the third one.

Those words can leave the impression that many accidents happen. However, the figures for 2009 show 95 commercial accidents across Canada, which includes helicopters, aircraft, flying schools, hot air balloons and so on. They include all types of aviation accidents. After carrying 101 million passengers in the year, flying is a pretty effective mode of transportation. The problem we have is about image.

To give you an example, a study was done in the U.S. showing that each aircraft accident generates 138 news stories. For every car accident, 7 news stories are generated. There is a disparity between what is happening in the sky and what the media show. We have a role to play in that regard. We have to put forward programs to show the population that we are working day in and day out on safety. We have to let people know what we are doing.

**Senator Mercer:** Aircraft carriers transport many people at a time and cars carry one or two people at a time. When there is an aircraft accident, it involves more fatalities.

**Mr. Prud'homme:** We are looking at 36 fatalities in 2009 compared to 2,500 fatalities on the road. The difference between road accidents and aircraft accidents is one of perception. When you are driving, you are under the impression that you are safe, which is not the case.

**Senator Merchant:** That is because you are in control.

**Mr. Prud'homme:** You are in control, but that does not mean you are safe. When you are flying, you are not seeing who is in control of the aircraft. That is a perception issue, and we have to work on that.

**Senator Merchant:** Is weather in Canada a problem for us?

Effectivement, le domaine de l'aérospatial est syndiqué tout comme la plupart des lignes aériennes. Mais au niveau des petites et des moyennes entreprises, très peu de ces entreprises sont syndiquées. Et même celles qui sont syndiquées offrent sensiblement les mêmes conditions que celles qui ne le sont pas.

[Traduction]

**Le sénateur Merchant :** Vous déplorez la disparité entre la sécurité réelle d'un voyage en avion et la perception qu'en ont les Canadiens. Pourriez-vous nous dire les raisons de cette perception? Est-ce qu'il y a eu des accidents attribuables à l'état de l'avion, à une erreur du pilote ou au mauvais temps? Pourriez-vous être plus précis?

**M. Prud'homme :** Le bilan du Canada au chapitre de la sécurité s'est amélioré en 20 ans. C'en est au point où il nous est difficile de déceler, dans les données d'accidents des tendances ou des problèmes graves particuliers, ce qui nous permettrait d'améliorer la sécurité. C'est une tâche difficile.

En mars 2009, le Bureau de la sécurité des transports a soulevé trois questions, je crois. L'une concernait les collisions d'aéronefs au sol, et une autre les effets des atterrissages et des décollages sur un avion. Je ne me souviens pas de la troisième.

Ces mots peuvent donner l'impression qu'il y a beaucoup d'accidents. Pourtant, en 2009, il y a eu 95 accidents d'aéronefs commerciaux au Canada, ce qui comprend les hélicoptères, les avions, les appareils des écoles de pilotage, les montgolfières, et cetera. C'est donc tous les types d'accidents aériens. Compte tenu des 101 millions de voyageurs qui ont pris l'avion en un an, c'est un mode de transport assez efficace. Le problème, c'est l'image.

Par exemple, selon une étude menée aux États-Unis, chaque accident aérien engendre 138 reportages, alors que chaque accident de voiture en génère sept. Il y a une disparité entre ce qui se passe dans le ciel et ce que diffusent les médias. Nous avons un rôle à jouer à cet égard. Il nous faut créer des programmes pour démontrer à la population que nous travaillons sans relâche à la sécurité. Il faut montrer aux gens ce que nous faisons.

**Le sénateur Mercer :** Il y a beaucoup de passagers dans un seul avion, alors qu'il n'y a qu'une ou deux personnes à bord d'une voiture. Un accident d'avion fait plus de victimes.

**M. Prud'homme :** En 2009, il y a eu 36 décès comparativement à 2 500 sur les routes. La différence entre les accidents de la route et les accidents aériens, c'est la perception. En voiture, on a l'impression d'être en sécurité, ce qui est faux.

**Le sénateur Merchant :** C'est parce que nous en avons le contrôle.

**M. Prud'homme :** Vous avez le contrôle, mais cela ne veut pas dire que vous soyez en sécurité. Dans un avion, vous ne voyez pas qui est aux commandes. C'est une question de perception, et c'est à cela qu'il faut travailler.

**Le sénateur Merchant :** Est-ce que les conditions météorologiques, au Canada, posent un problème?

**Mr. Prud'homme:** Weather is always an issue because we see almost every weather condition imaginable. In our view, pilots who have gained their experience in Canada are very qualified to fly in Canadian weather, compared to those from other countries. It is an issue, but it is taken care of.

**Senator Plett:** My question is supplementary to those of Senator Fox. You talked about the high cost of becoming a professional or commercial pilot, which I understand. I earned my private pilot's licence in 1975. Back then, it cost me \$5,000. It is an exorbitant cost and commitment for a young person.

Many trades have apprenticeship programs during which people can draw on Employment Insurance. Is there anything like that in the airline industry? Should there be such a program? Should the airline industry come together and offer some form of apprenticeship program where people can qualify for a subsidy? University students receive subsidies all the time. Should we have something comparable in the airline industry whereby these people can at least receive unemployment benefits while they train? They might be able to do it more quickly than they do now. Has any consideration been given to something like that?

**Mr. Prud'homme:** I would say that all of those things could be done. There could be a fiscal advantage for a young student who, when he gets a job in the industry, gets some relief for the first five years. A lot of programs could be put forward.

As I said in my presentation, we need leadership and resources in order to develop something like that. Right now, when we address those issues with authorities, we find that everyone is cutting back on expenses. We have a short-term answer to a long-term problem. It is a very sad story.

**Senator Plett:** I agree that everyone is reducing expenses. The recession has not helped. You talked about being short 2,000 airline pilots every year, so it would make sense for the larger airline carriers to get together and run a program. In that program, they might have some kind of exchange contract for the early stages of a person's training such that the individual would work for the carrier for a certain number of years in exchange for compensation for costs incurred in the program. That would seem to be good business practice.

**Mr. Prud'homme:** It would be good practice if there were not such a huge gap between entry-level jobs in the industry and the airlines. The airlines do not have the resources to put forward such a program.

For example, some of the new economies have put forward different programs. Airlines are hiring people from scratch and training them to become co-pilots only on a specific type of aircraft. If that co-pilot goes outside the airline, they cannot fly

**M. Prud'homme :** Les conditions météorologiques sont toujours à l'avant-plan parce nous avons ici à peu près toutes les conditions imaginables. Selon nous, les pilotes qui ont acquis leur expérience au Canada sont très qualifiés pour piloter dans le climat canadien, comparativement à ceux qui viennent d'ailleurs. C'est un problème, mais il est bien géré.

**Le sénateur Plett :** J'ai une question dans la même veine que celles du sénateur Fox. Vous avez parlé du coût élevé de la formation de pilote professionnel ou commercial, ce que je peux comprendre. J'ai obtenu mon permis de pilote privé en 1975. À l'époque, il coûtait 5 000 \$. C'est un coût exorbitant et un engagement énorme pour un jeune.

Il existe un tas de programmes d'apprentissage professionnel dont les participants élèves peuvent toucher de l'assurance-emploi. Existe-t-il quelque chose du genre dans l'industrie aérienne? Ce genre de programme devrait-il exister? L'industrie aérienne devrait-elle se concerter pour offrir un programme d'apprentissage qui permettrait aux participants d'obtenir une subvention? Il y a toutes sortes de subventions pour les étudiants des universités. Devrions-nous avoir quelque chose de comparable dans l'industrie aérienne, de sorte que ces gens puissent au moins toucher des prestations d'assurance-emploi durant leur formation? Peut-être ainsi pourraient-ils l'achever plus rapidement qu'actuellement. Est-ce qu'on a déjà envisagé quelque chose du genre?

**M. Prud'homme :** Je dirais que tout cela est possible. Il pourrait y avoir un avantage fiscal pour le jeune étudiant, qui bénéficierait d'une mesure d'allègement les cinq premières années d'emploi dans l'industrie. Il y a toutes sortes de possibilités de programmes.

Comme je le disais tout à l'heure, il faut du leadership et des ressources pour créer quelque chose de ce genre. En ce moment, quand on en discute avec les autorités, on constate que tout le monde essaie de réduire les dépenses. Nous avons une solution à court terme à un problème à long terme. C'est une triste histoire.

**Le sénateur Plett :** Je conviens que tout le monde réduit les dépenses. La récession n'a rien facilité. Vous avez dit qu'il vous manque 2 000 pilotes chaque année, alors il serait logique que les grandes compagnies aériennes se concertent pour créer un programme qui comporterait un contrat d'échange pour les débuts de la formation d'un pilote. Selon ce contrat, le participant au programme s'engagerait à travailler pour le transporteur un certain nombre d'années en échange des coûts du programme. Cela semblerait une bonne pratique commerciale.

**M. Prud'homme :** Ce serait une bonne pratique s'il n'y avait pas un tel fossé entre les emplois de premier échelon dans l'industrie et ceux des compagnies aériennes. Elles n'ont pas les moyens de créer ce genre de programme.

De nouvelles économies, par exemple, ont créé divers programmes. Les compagnies aériennes embauchent des gens sans aucune formation et les forment au métier de copilote dans un type d'aéronef particulier. Un copilote qui quitte la compagnie

another type of aircraft. It is something quite different. They had to do that because of a shortage in experience in civil aviation, so they did not have a choice.

We have to ask whether this is the road we want to travel — become a co-pilot for one airline or go through the system to become a top-level pilot, either a co-pilot or a captain. That is a question we have to ask ourselves.

**Senator Plett:** Having flown a lot, and having good friends who are either co-pilots or pilots, I would prefer to have a person in the right seat who is also be capable of landing the airplane. I would not encourage that.

**Mr. Prud'homme:** That is my belief also.

**Senator Zimmer:** I have to ask this question. It is a continuation of Senator Mercer's question about 9/11 and the terrorists who were trained in Florida by that company. It is one thing to deal with the terrorists, but was that company ever dealt with? Come on — they wanted to learn how to just fly an aircraft, not land or takeoff? It would not take a rocket scientist to figure out what they were up to. Do you know if U.S. aviation ever dealt with that company as far as allowing them to do that? I am positive there were brown envelopes with cash in them. Did you ever hear anything about the result?

**Mr. Prud'homme:** No. I can tell you, though, that 9/11 was something completely new. It is easy to look back and say, "Well, they should have done this or that," but, in retrospect, nobody ever thought about that. That is a major issue.

Right now, we are doing day-to-day things that in many years will be looked at and maybe they will say, "These guys were crazy. They all had cellphones and they did not know they were getting something." We have to look back. Prior to 9/11, people did not think about that.

In some of the flying schools, we have seen people who had strange interests, and the information was passed on to the authorities. In most cases, it was based on nothing, just perception, but safety and security are major concerns.

[Translation]

**The Chair:** Thank you, Mr. Prud'homme. Your presentation was most appreciated. As our study progresses, we are discovering new elements. Today, you have opened our eyes to the issue of the workforce, which had not been raised before now. In due course, we will tighten up our study. We thank you for bringing our attention to this extremely important topic.

aérienne n'a aucune compétence dans d'autres types d'avions. C'est très différent. Il leur a fallu procéder ainsi à cause de la pénurie de pilotes d'expérience dans l'aviation civile. Ils n'ont pas eu le choix.

Nous devons nous demander si c'est la voie que nous voulons suivre — vaut-il mieux devenir copilote pour une compagnie aérienne, ou suivre tout le cheminement pour devenir un pilote de haut niveau et travailler comme copilote ou capitaine. C'est la question que nous devons nous poser.

**Le sénateur Plett :** Comme j'ai déjà beaucoup piloté, et j'ai de bons amis qui sont copilotes ou pilotes, je préférerais avoir aux commandes de l'avion quelqu'un qui est aussi capable de le faire atterrir. Je n'encouragerais pas cela.

**M. Prud'homme :** C'est aussi mon point de vue.

**Le sénateur Zimmer :** J'ai une question à poser. Je reviens sur la question du sénateur Mercer, sur les événements du 11 septembre et les terroristes que cette compagnie a formés en Floride. C'est une chose que de s'en prendre aux terroristes, mais qu'a-t-on fait avec cette compagnie? Voyons donc — ils voulaient seulement apprendre à piloter un avion, mais pas à atterrir ni à décoller? Il ne faut pas être un génie pour deviner ce qu'ils avaient en tête. Savez-vous si l'aviation américaine a pris des mesures quant à cette compagnie, pour avoir permis cela? Je ne doute pas qu'il se soit échangé quelques enveloppes brunes. Savez-vous ce qu'il en est advenu?

**M. Prud'homme :** Non. Je peux vous dire, cependant, que les événements du 11 septembre étaient quelque chose de tout à fait nouveau. Il est facile, après coup, de dire « Eh bien, ils auraient dû faire ceci ou cela », mais en rétrospective, personne n'aurait jamais imaginé cela. C'est un aspect important.

Nous faisons en ce moment, au quotidien, des choses au sujet desquelles on dira peut-être, dans bien des années : « Ces gens-là étaient fous. Ils avaient tous leur téléphone cellulaire, et ils ne doutaient pas de combien c'était nocif ». C'est la vision rétrospective. Avant les événements du 11 septembre, personne n'imaginait que cela pourrait arriver.

Il y a eu, dans des écoles de pilotage, des gens qui ont manifesté des intérêts bizarres, et les autorités en ont été avisées. La plupart du temps, il n'y avait aucun fondement — c'était une simple perception —, mais la sécurité et la protection du public sont importantes.

[Français]

**Le président :** Merci, monsieur Prud'homme. Votre présentation a été grandement appréciée. Au fur et à mesure que notre étude avance, nous découvrons de nouveaux aspects et, aujourd'hui, vous nous avez ouvert les yeux sur la question de la main-d'œuvre, qui n'avait pas été soulevée jusqu'à aujourd'hui. Éventuellement, nous allons resserrer notre étude, et nous vous remercions d'avoir attiré notre attention sur ce sujet extrêmement important.



[English]

Tomorrow we will be meeting at 6:45 to hear from the Tourism Industry Association of Canada. Questions were raised again this morning on the promotion of tourism in Canada and its relationship with aviation.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Wednesday, November 24, 2010

The Standing Committee on Transport and Communications is meeting today, at 6:49 p.m., as part of its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[Translation]

**The Chair:** Honourable Senators, I call to order this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications. Thank you for being here. This evening, we will continue our study on emerging issues in the Canadian airline industry.

[English]

Appearing before us on behalf of the Tourism Industry Association of Canada are David Goldstein, President and CEO; Kevin Desjardins, Director, Communications; and Catherine Sadler, Manager, Research.

[Translation]

**The Chair:** Mr. Goldstein, you have the floor. After your presentation, we will go to question period.

**David Goldstein, President and CEO, Tourism Industry Association of Canada:** Mr. Chair and committee members, I want to thank you for the opportunity to appear before the committee. I would also like to thank you for embarking on this important study.

I am David Goldstein, President and CEO of the Tourism Industry Association of Canada.

[English]

I am joined today by Kevin Desjardins, Director, Communications, and Catherine Sadler, Manager, Research.

By way of introduction, TIAC, Tourism Industry Association of Canada, is the only national organization that represents the full cross-section of the tourism and travel industry in Canada. Our members include those who are directly involved in the aviation sector, such as the airlines and airports who have already presented as part of your study.

While we are co-contributors to the white paper on aviation that has been deposited with the committee, our perspective goes beyond the simple economics of aviation in Canada and drives to

[Traduction]

Nous nous réunirons demain à 18 h 45 pour entendre L'Association de l'industrie touristique du Canada. Des questions ont été soulevées ce matin sur la promotion du tourisme au Canada et son lien avec l'aviation.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mercredi 24 novembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 49 dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[Français]

**Le président :** Honorables sénateurs, je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications et je vous remercie d'être présents. Ce soir nous poursuivons notre étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien.

[Traduction]

Nous accueillons aujourd'hui des représentants de l'Association de l'industrie touristique du Canada, à savoir David Goldstein, président-directeur général; Kevin Desjardins, directeur, Communications et relations publiques; et Catherine Sadler, gestionnaire, Recherche.

[Français]

**Le président :** Monsieur Goldstein, la parole est à vous. Nous passerons ensuite à la période des questions.

**David Goldstein, président-directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada :** Monsieur le président et membres du comité, je tiens à vous remercier de l'opportunité de comparaître devant votre comité. Je vous remercie également d'avoir entamé cette importante étude.

Je suis David Goldstein, président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada.

[Traduction]

Je suis accompagné de Kevin Desjardins, directeur des communications, et de Catherine Sadler, gestionnaire de la recherche.

En guise d'introduction, je dirai que l'AITC, l'Association de l'industrie touristique du Canada, est le seul organisme national qui représente tous les secteurs des industries touristiques et du voyage au Canada. Nos membres incluent des entreprises directement impliquées dans le secteur de l'aviation, comme les compagnies aériennes et les aéroports, qui ont d'ores et déjà témoigné dans le cadre de cette étude.

Même si nous avons contribué au livre blanc sur l'aviation qui a été déposé devant votre comité, notre perspective s'étend au-delà des facteurs économiques rattachés spécifiquement au

the importance of the ripple effect it plays on the broader Canadian economy. We represent over 8,000 direct and affiliate members from coast to coast to coast who, in turn, represent over 1.6 million Canadians whose jobs depend on the economic activity generated by the travel and tourism sectors.

I am certain that you understand the ever-increasing impact that the aviation sector has on the entire tourism industry, which is why we are here today. Let me underscore this point for you: In the modern context, Canada is no longer a “drive to” destination, but is a long-haul destination as most people who travel to our country will arrive by air. To punctuate this point, the most recent data from Statistics Canada tells us that, in the first nine months of this year, 6.5 million visitors arrived in Canada by air, while 5.6 million visitors of one or more nights arrived by car.

If we are going to see renewed growth in Canada’s tourism sector, it will need to come from new and emerging markets. Ensuring a safe, efficient and cost-effective air transportation system to deliver travellers from across the globe to Canada is an absolute necessity if we are to compete.

Let me take a quick step back and provide you with the global context. Tourism is one of the fastest-growing economic sectors globally, outpacing the world economy and, as an export category, it ranks fourth after fuels, chemicals and automotive products. According to the UN World Tourism Organization, international arrivals are projected to grow by 3 per cent to 4 per cent in 2010, reaching more than 1.6 billion arrivals by 2020. In essence, the tourism pie is growing but Canada’s slice is getting smaller.

In 2002, Canada ranked seventh in the world in international arrivals but, by last year, we had dropped to fifteenth, slipping behind countries such as Turkey, Malaysia and Ukraine. Our tourism trade deficit over that time has ballooned from \$1.2 billion in 2002 to more than \$12.2 billion last year. Why does this matter?

It matters to us because we are facing structural issues that are eroding our competitiveness and investor confidence and preventing us from fully participating in the huge growth that is taking place in this global export segment. It should concern you because erosion to the Crown in competitiveness has an impact on the federal treasury, as outlined in a recently published Statistics Canada study of government revenues attributable to tourism, which showed a decline of 3.7 per cent across all levels of government and 5 per cent at the federal level. This is the

domaine de l’aviation au Canada, pour prendre aussi en considération son impact sur l’économie canadienne dans son ensemble. En effet, nous représentons plus de 8 000 membres directs et affiliés, d’un océan à l’autre, pour qui travaillent plus de 1,6 million de Canadiens, dont l’emploi dépend de l’activité économique générée par les secteurs du tourisme et du voyage.

Je suis convaincu que vous êtes conscients de l’impact croissant du secteur de l’aviation sur l’industrie touristique, ce qui justifie notre présence ici aujourd’hui. Permettez-moi cependant de souligner un point important : dans le contexte actuel, le Canada n’est plus un endroit où l’on se rend en voiture, mais plutôt une destination longue distance, la majorité des visiteurs arrivant par avion. À l’appui d’un tel constat, les données les plus récentes de Statistique Canada révèlent qu’au cours des neuf premiers mois de cette année, 6,5 millions de visiteurs sont arrivés au Canada par voie aérienne, tandis que 5,6 millions de visiteurs sont arrivés en voiture, pour y passer au moins une nuit.

Si nous voulons encourager un nouvel essor de l’industrie touristique canadienne, nous allons devoir nous tourner vers de nouveaux marchés émergents. Ainsi, il va absolument falloir, si nous voulons rester concurrentiels sur la scène internationale, assurer aux voyageurs internationaux à destination du Canada un transport aérien à la fois sécuritaire, efficace et rentable.

Permettez-moi ici de brosser un tableau du contexte global. Le tourisme est l’un des secteurs économiques qui connaissent le taux de croissance le plus important à l’échelle de la planète, ce taux étant supérieur à celui de l’économie mondiale. En tant qu’industrie d’exportation, le tourisme se situe mondialement au quatrième rang, après le pétrole, les produits chimiques et les produits automobiles. Selon l’Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies, les arrivées internationales devraient enregistrer un taux de croissance de 3 à 4 p. 100 en 2010, pour atteindre plus de 1,6 milliard d’ici à 2020. Mais si le marché touristique s’élargit, la part du Canada, elle, devient de plus en plus petite.

En 2002, le Canada se plaçait au 7<sup>e</sup> rang mondial pour les arrivées internationales, mais le pays a reculé à la 15<sup>e</sup> place l’an dernier, derrière des pays comme la Turquie, la Malaisie et l’Ukraine. Pendant la même période, le déficit commercial de notre secteur touristique s’est creusé de façon spectaculaire, passant de 1,2 milliard de dollars en 2002 à plus de 12,2 milliards l’an dernier. Pourquoi cela doit-il nous préoccuper?

Cela nous préoccupe, nous, parce que nous faisons face à des enjeux de nature structurelle, qui sapent notre compétitivité et affectent la confiance des investisseurs, et qui nous empêchent de participer pleinement à la forte croissance que l’on observe dans ce secteur d’exportation à l’échelle mondiale. Et cela devrait vous préoccuper, vous, en tant que représentants de l’État, parce que l’érosion de notre compétitivité a un impact négatif sur le trésor fédéral, comme l’indique une étude récemment publiée par Statistique Canada. Cette étude, qui porte sur les revenus du

first time since 2003 that government revenues from tourism have declined, and the reason stated by StatsCan is the decline in international visitation.

As outlined in our study, Canada's drop from seventh position to fifteenth in international arrivals is not only a market share issue, but also the loss of almost 5 million international arrivals. If we had simply held that number today, it would mean the following: over \$5 billion more in economic activity in the Canadian economy; almost 50,000 more jobs for Canadians; more than \$466 million to the federal treasury; and more than \$727 million across all levels of government.

While it is tempting to blame the rise of the Canadian dollar for these declines, the truth is that our low dollar in the past served only to mask some of the structural problems that our country has as a destination. Simply put, Canadians travelling within Canada continue to be important, but frankly, that is just moving money around within the Canadian economy. A meaningful attack on the travel deficit means growing the number of international arrivals. That will provide real additional stimulus that will drive investment, jobs and revenue to the Crown.

How do we do this and take advantage of this economic opportunity? First, we need to address our price problem. The World Economic Forum's *Travel & Tourism Competitiveness Report* ranked Canada 106th in the world in price competitiveness. The reason includes taxes, government-mandated fees and charges on airfares. First, we need a fair tax regime that does not hinder economic development of the industry. This includes a more equitable arrangement for airport rents. Second, we need to develop a level playing field with our largest tourism competitor, the United States. This means a more equitable formula for the air travellers security charge. Finally, we need to look at policies that enhance the global competitiveness of Canada's travel and tourism industry. This includes competitive and stable funding for the international marketing and promotion of Canada, largely through the Canadian Tourism Commission.

The future success of our tourism sector depends on our ability to attract more travellers from around the world, and those travellers are going to come to Canada by air. In most cases, the first decision point that travellers will hit in planning their trip will

gouvernement provenant du secteur touristique, indique une diminution de 3,7 p. 100 pour tous les ordres de gouvernement, et de 5 p. 100 pour le gouvernement fédéral. C'est la première fois depuis 2003 que les revenus du gouvernement provenant du tourisme accusent une baisse, et, selon Statistique Canada, cette baisse est attribuable à une diminution du nombre de visiteurs étrangers.

Comme nous l'indiquons dans notre étude, le recul du Canada de la 7<sup>e</sup> à la 15<sup>e</sup> position du classement des arrivées internationales n'est pas uniquement une question de part de marché. Il y a aussi la perte de près de 5 millions d'arrivées internationales qui, si nous les avions conservées, se seraient traduites par une entrée de plus de 5 milliards de dollars dans notre économie, près de 50 000 emplois de plus pour les Canadiens, plus de 466 millions de dollars dans les coffres du gouvernement fédéral, et plus de 727 millions de dollars de revenus supplémentaires pour tous les ordres de gouvernement.

Même s'il est tentant de jeter le blâme sur la hausse de la devise canadienne, il faut reconnaître que la faiblesse de notre dollar n'a servi dans le passé qu'à camoufler certains des problèmes de nature structurelle qui affectent notre pays en tant que destination voyage. Autrement dit, si les Canadiens voyageant au Canada demeurent un groupe important, il est clair que ce sont les mêmes dollars qui circulent à l'intérieur de notre économie. Or, si l'on veut s'attaquer sérieusement au déficit dans le secteur des voyages, il faut viser un accroissement des arrivées internationales, car c'est ça qui stimule les investissements, la création d'emplois et les rentrées d'argent pour l'État.

Comment y parvenir? Comment exploiter un tel potentiel économique? D'abord, il faut se pencher sur la question des coûts. Le rapport du Forum économique mondial sur la compétitivité dans le secteur du voyage et du tourisme classe le Canada au 106<sup>e</sup> rang du palmarès mondial de la compétitivité en ce qui a trait aux prix. La raison? Nos taxes, ainsi que les droits et redevances imposés par le gouvernement sur les tarifs aériens. Nous devons d'abord mettre en place un régime de taxation équitable qui n'entrave pas le développement économique de notre industrie. Cela signifie notamment l'adoption d'un système plus équitable en ce qui concerne les loyers des aéroports. Nous devons ensuite être en mesure de lutter à armes égales avec notre principal concurrent dans le secteur touristique, à savoir les États-Unis. Cela signifie notamment l'adoption d'une formule plus équitable en ce qui a trait au droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Enfin, nous devons envisager diverses politiques qui permettront d'accroître la compétitivité du Canada sur le marché mondial du tourisme et des voyages. Il faudrait prévoir un financement à la fois stable et concurrentiel pour les activités de marketing et de promotion du Canada à l'étranger, principalement par l'entremise de la Commission canadienne du tourisme.

La prospérité de notre secteur touristique dépend de notre capacité à attirer davantage de voyageurs en provenance d'autres pays, voyageurs qui viendront au Canada par avion. Dans la plupart des cas, la première décision que doit prendre le voyageur

be booking their flights. These layers of levies and fees built into the cost of coming to Canada serve as a disincentive at the most sensitive point in the path to purchase.

The good news is that the Canada brand is strong internationally as it was recently recognized as number one in the world according to the respected FutureBrand survey. Our challenge is to convert that brand affinity into arrivals. If we do not address these structural issues with our aviation system, we will simply price ourselves out of the market and continue to see declines.

We are blessed with the basics in Canada to be a strong participant in this growing global sector. Our members have weathered the worst of the economic crisis and are ready to invest to compete, but we need to provide a public policy environment that will allow them to succeed.

I welcome your questions.

[*Translation*]

**The Chair:** Thank you, Mr. Goldstein. I would like to remind the committee members that this meeting is televised. That is why I would like those who wish to ask questions to provide me with their names as soon as possible.

[*English*]

Senators, give me your name as soon as possible so that it is easier to share the time available. I ask for your cooperation because I do listen to some of the criticism. I will try to share the time as equitably as possible, and I want to be sure that our guests have as many questions as possible.

**Senator Fox:** You should leave some time for the chair.

**The Chair:** The chair bows to the membership.

**Senator Plett:** As long as I get my supplementary question, I am fine.

**The Chair:** Supplementary questions will have to be shorter than they have been in the past.

Long story short, you have two questions each. If you want a third question, you will get a supplementary on a second round. I will go to Senator Housakos.

**Senator Housakos:** Could you provide the committee with an explanation of the relationship and the interaction between TIAC, the airport authorities and the Canadian airline industry? How engaged are they in helping to promote the work of TIAC in trying to communicate our message and enhance our tourist revenues?

lorsqu'il planifie un voyage concerne la réservation du billet d'avion. Or, la multiplicité des droits et redevances qui s'ajoutent au coût initial d'un billet pour le Canada est un facteur de dissuasion pour bon nombre de voyageurs à une étape cruciale du processus d'achat.

La bonne nouvelle, c'est que la marque canadienne reste très solide à l'international, la célèbre société FutureBrand l'ayant placée au premier rang mondial. Notre défi consiste donc à convertir la popularité de la marque en arrivées concrètes. Si nous ne nous attaquons pas aux problèmes structurels qui affectent notre secteur aérien, les prix que nous exigeons vont tout simplement nous exclure du marché et notre secteur d'activité continuera de décliner.

Nous avons la chance de posséder les principaux atouts qui font de nous un joueur d'importance dans un secteur en croissance dans le monde entier. Nos membres ont traversé les étapes les plus difficiles de la crise économique et ils se disent prêts à investir pour accroître notre compétitivité, mais il faut leur offrir un cadre politique favorable au succès de leurs initiatives.

Je suis prêt à répondre à vos questions.

[*Français*]

**Le président :** Merci, monsieur Goldstein. Je rappelle aux membres du comité que le comité est télédiffusé. C'est pourquoi j'aimerais que les gens qui veulent poser questions me donnent leur nom le plus tôt possible.

[*Traduction*]

Sénateurs, je vous invite à me dire le plus rapidement possible si vous avez l'intention de prendre la parole, afin que je puisse répartir le temps dont nous disposons. Je vous demande votre collaboration, car je prête attention aux critiques qui sont faites. Je vais essayer de répartir le temps de parole de façon aussi équitable que possible, et de façon à ce que nos invités puissent répondre au maximum de questions.

**Le sénateur Fox :** Gardez-vous du temps pour vous.

**Le président :** Le président est à la disposition des membres du comité.

**Le sénateur Plett :** Du moment que je peux poser une question supplémentaire, ça me va.

**Le président :** Il faudra que les questions supplémentaires soient désormais plus brèves.

Bref, vous avez droit à deux questions chacun. Si vous voulez en poser une troisième, vous aurez droit à une question supplémentaire au second tour. Je donne maintenant la parole au sénateur Housakos.

**Le sénateur Housakos :** Pourriez-vous nous décrire les relations qui existent entre l'AITC, les administrations aéroportuaires et l'industrie aérienne au Canada? Dans quelle mesure vous aidez-elles à communiquer notre message et à stimuler nos revenus touristiques?

We have heard the argument repeatedly that we are challenged from a competitive point of view due to fuel taxes, airport rents and security fees. I have posed this question to others: What percentage of all these fees makes up the cost of the average ticket price of travellers to Canada from outside Canada and travellers within Canada?

**Mr. Goldstein:** Thank you for your question, senator. Many of the airport authorities, WestJet and Air Canada are members of our association. Our association structure is such that they are not disproportionate members. Obviously, our largest member group is through the independent operators, such as hoteliers, tourist attractions and local marketing organizations — basically, the broad breadth of the private sector in tourism in Canada.

That said they also have their own organizations — the Hotel Association of Canada, the aviation council and the Canadian Airports Council — with whom we have been working to construct the white paper that I believe was put before you. We believe that sort of alignment and in a forum like this we are able to have that discussion both with Parliament, with the media and with other key stakeholders.

As for the percentage, we can get back to you with a figure. Obviously, it varies depending on the fare and the location, but we know that the UN tourism council, which ranked us at 106 in the world, states we are 20 per cent cost structure higher than airline fees anywhere else in the world. Effectively, that is a 20 per cent premium on the average flight domestically and internationally.

**Senator Merchant:** Thank you. You are not the Canadian Tourism Commission? That is a different group?

**Mr. Goldstein:** No, we are not.

**Senator Merchant:** I have an article that I read some time ago, and they had some points that were very similar to yours and gave the same statistics. Of two of the points that they brought out, one was that Canada has begun to require visas from certain countries. They mentioned Mexico, that our Mexican visitors are much fewer because of this requirement. Is that part of the problem? Do we have several countries now that require visas that were previously not in that lot?

**Mr. Goldstein:** That is an excellent question, senator. Effectively, one of the toughest concepts I have to relay to people is that tourism is an export industry, much like others. The main difference is the goods and services are consumed here in Canada, so it may not appear as an export. It is not like sending a skid of softwood lumber to another country.

You have to look at the visa process a bit like having export permits. What is interesting to us is we have one arm of the Canadian government, the Canadian Tourism Commission, CTC,

On nous a souvent dit que les taxes sur les carburants, les loyers des aéroports et les droits pour la sécurité nuisent à notre compétitivité. Je vous demande donc, comme je l'ai demandé à d'autres témoins, quel pourcentage du coût moyen d'un billet d'avion tous ces frais représentent, pour les voyages à l'intérieur du Canada aussi bien que pour les voyages internationaux.

**M. Goldstein :** Je vous remercie de votre question, sénateur. Un grand nombre d'administrations aéroportuaires, ainsi que West Jet et Air Canada sont membres de notre association. La structure de notre association fait en sorte que nous n'avons pas un nombre disproportionné de membres. Évidemment, ce sont les exploitants indépendants qui représentent le groupe le plus important parmi nos membres, et cela comprend les hôteliers, les organismes de promotion des attractions touristiques et locales — en gros, tout l'éventail des entreprises touristiques privées au Canada.

Cela dit, ils ont aussi leurs propres organisations — l'Association des hôtels du Canada, le Conseil de l'aviation et le Conseil des aéroports du Canada — avec lesquelles nous avons préparé le livre blanc qui vous a été présenté, je crois. Nous estimons qu'il est important de coordonner nos efforts et d'avoir ce genre de discussions ici, avec le Parlement, avec les médias et avec les autres parties intéressées.

Pour ce qui est du pourcentage, nous vous communiquerons ce chiffre plus tard. Bien entendu, il varie selon le coût du billet et la destination, mais nous savons que, selon l'Organisation mondiale du tourisme des Nations Unies qui a placé le Canada au 106<sup>e</sup> rang au monde, nos coûts sont 20 p. 100 plus élevés que ceux de n'importe où au monde. En fait, cela revient à un supplément de 20 p. 100 sur la moyenne de nos vols internationaux et intérieurs.

**Le sénateur Merchant :** Merci. Vous ne représentez pas la Commission canadienne du tourisme? C'est donc un organisme différent?

**M. Goldstein :** Non, ce n'est pas le même organisme.

**Le sénateur Merchant :** Il y a quelque temps, j'ai lu un article qui reprenait beaucoup de vos arguments et qui citait les mêmes statistiques. Des deux points qui étaient soulevés, il était notamment question du fait que le Canada avait commencé à exiger des visas au départ de certains pays, comme le Mexique, et que de ce fait, il y a beaucoup moins de touristes mexicains au Canada. Est-ce que ça contribue au problème? Y a-t-il plusieurs pays pour lesquels on exige aujourd'hui des visas alors que ce n'était pas le cas avant?

**M. Goldstein :** C'est une question judicieuse, sénateur. Effectivement, l'une des choses les plus difficiles à faire comprendre aux gens, c'est que le tourisme est une industrie d'exportation comme une autre. La principale différence, c'est que les biens et les services sont consommés ici, au Canada, et que par conséquent on ne l'assimile pas à une industrie d'exportation. Ce n'est pas la même chose que d'expédier une cargaison de bois d'oeuvre dans un autre pays.

Les visas, c'est un peu comme les permis d'exportation. Ce qui est intéressant, c'est qu'une branche du gouvernement canadien, la Commission canadienne du tourisme, la CCT, a identifié avec

that has rightfully identified some key markets that are the best prospects for our growth going forward, yet we do not have alignment with the immigration department to ensure we can facilitate either visa issuance issues or areas like Mexico where we did not have visa provisions previously, and it is now increasingly difficult to market into those communities.

Just finding some alignment between those two bodies would be incredibly helpful largely because, as most export sectors, we are trying to reduce our reliance on the U.S. market and are looking at the emerging markets around the world as the best source for new revenues. The beauty of these markets is, if you think of the BRIC, Brazil, Russia, India and China, nations and include Mexico in that, they are effectively parts of the world that either could not afford to travel or were not allowed to travel 15 or 20 years ago. They are at the cusp of this new world travel set which is burgeoning quickly, and we risk, both through the air cost and visa issuance issues, an access problem to Canada.

**Senator Merchant:** You mentioned that maybe we need to advertise and spend more money advertising Canada in other countries. I think we are falling behind in that respect too. Can you tell us some countries that are very aggressively courting visitors? Perhaps we could learn something from them.

**Mr. Goldstein:** I think Ms. Sadler will have some numbers for me shortly, but we are punching above our weight. I think the Canadian Tourism Commission, given the means they have, has done an exceptional job, especially through the Olympics, which is why we have sort of rested in the brand index. We were often in the top 10, but we have shot up to number 1, and I think that is part of the halo effect of the Olympics.

As you will see in the report, the City of Las Vegas spends more than Canada on foreign promotion. U.S., U.K., Spain, India, France, I know some of those are very big countries, but even in relation, Australia is spending about 35 per cent more than we are on promoting their national brand.

We would like to see the Canadian Tourism Commission more strongly resourced and on a more sustainable, long-term basis because, in marketing internationally, it is tough to do a campaign within a year or two and find some actual traction. Being able to do long-term media planning is very important.

**Senator Fox:** Maybe it is because in Las Vegas they have a lot of people in the Canadian creative community who go down there.

[Translation]

Mr. Goldstein, I want to thank you for being with us. I found your presentation extremely interesting and unsettling.

First, I would like to go over two of the statistics you mentioned. You say that we have dropped from seventh to 15th place in terms of the number of international passengers arriving in Canada, and that we now rank 106th in the world in price competitiveness.

raison un certain nombre de marchés qui seraient prometteurs pour nous. Toutefois, le ministère de l'Immigration ne prend pas de mesures parallèles pour faciliter l'émission de visas dans des pays comme le Mexique où nous n'exigions pas de visas auparavant. Ainsi, il est de plus en plus difficile de promouvoir dans ces pays le tourisme au Canada.

Une meilleure coordination entre ces deux organismes serait pour nous extrêmement utile, car, comme la plupart des industries d'exportation, nous essayons d'aller chercher de nouveaux marchés dans les pays émergents afin de diminuer notre dépendance à l'égard du marché américain. Il y a 15 ou 20 ans, les habitants des pays du BRIC, le Brésil, la Russie, l'Inde et la Chine, et les ressortissants d'autres pays comme le Mexique n'avaient pas les moyens ou l'autorisation de voyager. Or, aujourd'hui, ils représentent un segment de la clientèle de voyageurs qui se développe très rapidement, et nous risquons, à cause du coût des billets et des formalités de visas, d'entraver leur accès au Canada.

**Le sénateur Merchant :** Vous avez dit qu'il faudrait peut-être faire plus de publicité sur le Canada à l'étranger. De ce côté-là aussi je crois que nous sommes en retard. Y a-t-il des pays qui sont particulièrement dynamiques pour attirer des visiteurs chez eux? On aurait peut-être des leçons à apprendre.

**M. Goldstein :** Mme Sadler va bientôt me donner des chiffres précis, mais croyez-moi, nous ne sommes pas de taille. J'estime que, vu les moyens dont elle dispose, la Commission canadienne du tourisme a fait un travail exceptionnel, notamment en ce qui a trait aux Olympiques, et c'est pour cela que la marque canadienne a conservé sa cote de popularité. Nous étions souvent parmi les 10 premiers, mais nous avons été propulsés au premier rang en partie à cause de l'enthousiasme suscité par les Jeux olympiques.

Comme vous le verrez dans le rapport, la ville de Las Vegas dépense plus que le Canada pour faire sa promotion à l'étranger. Les États-Unis, le Royaume-Uni, l'Espagne, l'Inde et la France sont de très grands pays, certes, mais même un pays comparable comme l'Australie dépense environ 35 p. 100 de plus que nous pour faire la promotion de sa marque nationale.

Nous aimerions que la Commission canadienne du tourisme ait un budget plus important et plus stable pour faire la promotion du Canada sur les marchés internationaux, et un budget calculé sur le long terme, car il est difficile d'obtenir des résultats concrets avec une campagne d'un an ou deux seulement. Il est donc très important de planifier les activités médiatiques à long terme.

**Le sénateur Fox :** C'est peut-être parce qu'il y a beaucoup d'artistes canadiens qui vont à Las Vegas.

[Français]

Monsieur Goldstein, je vous remercie d'être avec nous. J'ai trouvé votre présentation extrêmement intéressante et troublante.

Je reviens d'abord à deux statistiques que vous avez mentionnées. Vous dites que nous sommes passés de la septième position à la 15<sup>e</sup> position en termes de passagers internationaux qui arrivent au Canada, et que nous sommes rendus au 106<sup>e</sup> rang au palmarès mondial de la compétitivité au niveau des prix.

Is there a direct link between slipping from seventh to 15th place and the price competitiveness issue? If so, are we talking about a strong trend? If measures are not taken, could this situation get worse, or is it fairly stable?

[English]

**Mr. Goldstein:** We are at the cusp. One of the reasons why this is one of the fastest-growing segments in the global economy is, just as I had mentioned earlier, there is a huge, burgeoning middle class in these emerging markets, and so the access issues are extremely important and, to your question, I believe are totally relational. Some of it is air access, some of it is the cost of air access, and I believe we can turn that trend around. Just as the white paper made it a primary focus, our organization as TIAC had set a goal that, by 2017, Canada's 150th birthday, we should be back in the top 10.

**Senator Fox:** How do we do that?

**Mr. Goldstein:** Action in the next 12 to 18 months is critical because we are watching world travel patterns change around us right now. As an example of that, Air France recently had to make a decision on their "around the globe" or their Far East flights on where they would land between Seattle and Vancouver and they chose Seattle because of the cost structure. That is just one example of travel patterns that we are seeing. If we do not fix that now and shortly, I think we will see longer-term ramifications.

**Senator Fox:** You are attributing the competitiveness of the Canadian travel market or the lack thereof essentially to the cost of air travel, and yet, one would think if you are looking at domestic air travel, that is very expensive. My impression is that I can walk up to the Pierre Elliott Trudeau airport tomorrow and get a ticket to Paris that will cost very little, less than to go to Toronto. Can you explain that to me when you say the international is high?

**Mr. Goldstein:** First, the in-bound is very high. Our concern is Canadians travelling within Canada, there are cost issues there, but we are fairly saturated in that market. About 80 per cent of our tourism dollars are Canadians travelling in Canada. Given our northern climate, that is a pretty good number because many people want to go south.

I do not mean to be overly simplistic because I think there are three baskets to look at that have been taken in conjunction with each other. One is "M" for marketing, one is "A" for access, and "P" is product, and product is equally important. I know this is a debate for another committee, but it looks at products like festivals' programming, sporting events. If you need an example of what drives the purchasing decision from "I would like to go to Canada

Y a-t-il une relation directe entre le fait de passer de la septième position à la 15<sup>e</sup> et le problème de la compétitivité au niveau des prix? Et si oui, y a-t-il là une tendance lourde? Et si on ne prend pas de mesures, peut-on penser que cette situation peut se détériorer davantage ou s'il y a une certaine stabilité?

[Traduction]

**M. Goldstein :** C'est un début. L'une des raisons pour lesquelles ce segment particulier de la clientèle de voyageurs est l'un de ceux qui se développent le plus rapidement sur le marché mondial, c'est que, comme je l'ai dit tout à l'heure, la classe moyenne de ces pays émergents est en pleine croissance, d'où l'extrême importance des conditions d'accès. Il y a donc un lien, pour répondre à votre question. Dans certains cas, ce sont les formalités d'accès, dans d'autres cas, c'est le coût du billet, mais je suis convaincu que nous pouvons renverser cette tendance. Le livre blanc en a fait sa première priorité, et notre organisation, l'AITC, s'est fixé comme objectif de ramener le Canada parmi les 10 premiers d'ici à 2017, soit pour le 150<sup>e</sup> anniversaire de notre pays.

**Le sénateur Fox :** Comment allons-nous nous y prendre?

**M. Goldstein :** Les 12 à 18 prochains mois vont être décisifs parce que les choses sont en train de changer dans le secteur du tourisme international. Par exemple, Air France avait récemment à choisir entre Seattle et Vancouver comme port d'escale pour ses liaisons internationales vers l'Est, et elle a finalement opté pour Seattle à cause de la structure de prix. C'est un exemple des changements auxquels nous assistons. Par conséquent, si nous ne réglons pas ce problème rapidement, nous risquons d'en subir les conséquences à plus long terme.

**Le sénateur Fox :** Autrement dit, vous attribuez notre manque de compétitivité dans ce domaine essentiellement au coût des billets d'avion, et pourtant, on a l'impression que ce sont plutôt les vols intérieurs qui coûtent très cher. Par exemple, je suis sûr que si je me rends demain à l'aéroport Pierre-Elliott-Trudeau, je peux me trouver un billet pour Paris à un tarif très bon marché, en tout cas moins cher que pour aller à Toronto. Dans ce cas, pourquoi dites-vous que les vols internationaux coûtent très cher?

**M. Goldstein :** Premièrement, ce sont les frais à l'arrivée qui sont très élevés. Pour ce qui est des Canadiens qui prennent des vols intérieurs, il est vrai que le prix des billets est élevé, mais le marché est assez saturé. Environ 80 p. 100 des revenus de l'industrie touristique proviennent de Canadiens qui voyagent au Canada, ce qui n'est pas mal du tout étant donné qu'avec nos températures hivernales, beaucoup de gens veulent aller dans le Sud.

Au risque de trop simplifier les choses, je vous dirai qu'il y a trois éléments à prendre en compte. Le premier est « M » pour marketing; le deuxième est « A » pour accès; et le troisième est « P » pour produit, et le produit est aussi important que les deux autres éléments. C'est sans doute une discussion qu'on devrait avoir dans une réunion d'un autre comité, mais je veux parler de produits comme des festivals ou des manifestations sportives. Pour vous

to I will go to Canada,” you have to see what happened in Montreal between the numbers when they had the F1, Formula 1, and they did not have the F1. It is a remarkable difference.

**Senator Fox:** Are you saying, for instance, that if we were able to solve the price competitiveness on airlines for the rest of Canada that we would go a long way toward solving the problem?

**Mr. Goldstein:** I believe, actually I do not believe, I know you will see more competition in the airspace. I have had several discussions with other airlines that do not have problems getting routes to Canada, but are not flying to Canada because of the cost issue.

**Senator Martin:** Thank you, Mr. Goldstein, and your colleagues, for being here. The good news is Canada's brand being very strong, especially after the Olympics. I am a Vancouver resident. I saw some of the marketing that was done internationally, and it was very impressive, and we have heard from the Canadian Tourism Commission.

My question regards our strong international brand and how we can really capitalize on it, like you said, in the next 18 months. How is your relationship with the commission, with the airline industries? In what ways are you working to perhaps pool or maximize the resources in that, ultimately, what benefits the tourism industry would benefit the airline industry and vice versa? In those common interest areas, how are you working together at this time?

**Mr. Goldstein:** We work very closely with the Canadian Tourism Commission in support of their efforts. Frankly, to be blunt, they are not an advocacy organization and in many ways we come to people like you to ensure they have the resources to do their job. We have long-standing partnerships with airlines and airport councils. There is a direct link. You cannot just isolate the airports as one part of the problem. I cannot cite the source but someone once said to me that, in the U.S., they treat their airports like spark plugs of the economy and in Canada we treat them like taxation centres.

That is something we have to reverse if we are going to change those patterns. The white paper that we did in conjunction — I believe this is the first time these national organizations have come together to do this type of economic white paper — is the type of cooperation we are working on.

**Senator Martin:** Other than the structural issues that you identified, which will take time to strengthen and improve, can you think of some short-term strategies for the committee to consider? A report will be published and stakeholders will look at it.

donner un exemple de ce qui donne envie aux gens d'aller au Canada et de ce qui les décide vraiment à y aller, voyez la différence dans le nombre de touristes enregistrés à Montréal quand le Grand prix de Formule 1 y était tenu et après qu'il ait été annulé. Cette différence est considérable.

**Le sénateur Fox :** Voulez-vous dire que si le prix des billets d'avion était plus concurrentiel dans l'ensemble du Canada, la situation serait nettement meilleure?

**M. Goldstein :** Je ne le pense pas, car il va y avoir de plus en plus de concurrence dans les airs. J'ai discuté avec d'autres compagnies aériennes qui n'ont pas de difficultés à obtenir des itinéraires au Canada, mais qui n'y viennent pas pour des questions d'argent.

**Le sénateur Martin :** Merci, monsieur Goldstein, et merci à vos collègues d'avoir comparu devant notre comité. Je suis ravi d'apprendre que la marque canadienne est encore très populaire, surtout après les Jeux olympiques. J'habite à Vancouver. J'ai vu des publicités qui ont été faites à l'étranger et c'était très impressionnant. Nous avons d'ailleurs accueilli ici des représentants de la Commission canadienne du tourisme.

J'aimerais vous interroger au sujet de notre solide marque internationale pour savoir comment nous pourrions mieux l'exploiter au cours des 18 prochains mois. Quel genre de relation avez-vous avec la commission et avec l'industrie du transport aérien? Dans quelle mesure réussissez-vous à mutualiser ou à optimiser vos ressources pour que, en fin de compte, ce qui profite à l'industrie touristique profite également à l'industrie du transport aérien et vice versa? Là où vous avez des intérêts communs, dans quelle mesure arrivez-vous à coordonner vos efforts?

**M. Goldstein :** Nous avons une collaboration très étroite avec la Commission canadienne du tourisme. Je vous dirai franchement que ce n'est pas un organisme qui sait bien se vendre, et c'est pour cela que nous venons rencontrer des gens comme vous afin de nous assurer que cette commission a les ressources nécessaires pour s'acquitter de son mandat. Nous avons depuis longtemps des partenariats avec les compagnies aériennes et les conseils aéroportuaires. Il y a un lien direct. Il ne faut pas stigmatiser les aéroports. Sans vous révéler la source, je peux vous répéter ce qu'on m'a déjà dit à ce sujet, à savoir que les États-Unis traitent leurs aéroports comme des fusibles de l'économie, tandis qu'au Canada, nous les traitons comme des sources de revenus fiscaux.

Il va falloir renverser cette tendance si nous voulons que les choses changent. Le livre blanc que nous vous avons présenté est le fruit d'une coopération entre les grandes organisations nationales, et c'est ce genre de coopération qu'il faut encourager. Je crois que c'est la première fois que ces organisations nationales ont travaillé de concert.

**Le sénateur Martin :** Il va nous falloir un certain temps pour régler les problèmes d'ordre structurel dont vous avez parlé, mais en attendant, auriez-vous des stratégies à court terme à nous proposer? Un rapport sera publié et les parties intéressées pourront en prendre connaissance.



**Mr. Goldstein:** It is not all doom and gloom. The numbers have gotten better near the end of this year. We attribute that to a cyclical return. We did sign the approved destination status, ADS, agreement with China this year, and we have already seen an impact from that. We have seen China leisure tours coming to Canada so that has been helpful.

There are some good short-term issues coming out. As you probably well know, the Prime Minister announced the federal tourism strategy framework, I believe, in June of 2009. We are expecting an update in the New Year from Minister Moore.

The real crux of our issue and why it is difficult to deal with just in a venue like this — and I believe your colleague raised this — is that, unfortunately, there are so many different federal government departments that impact the public policy-making in this sector that there is not a coordinated approach.

By imposing a visa on Mexico, for example, for dealing with a legitimate issue, you have turned away tens of millions of dollars' worth of business to the Canadian tourism economy. There are several of those issues down the pipes.

Frankly, if the government were to do one thing to capitalize on the Prime Minister's framework, it is really to find a coordinating body or a forum at the centre that can start to play — pardon the pun — air traffic control on some of these issues.

**Senator Plett:** Let me start by apologizing for being late. Senator Mercer and I were welcoming some wonderful farmers from Nova Scotia and Manitoba to Ottawa, so we were waylaid a little bit as a result of that.

Thank you for being here. I just have two questions. I thought Senator Fox would have raised the first question that I will now raise.

First impressions are tremendous in anything we do, whether it is in the tourist industry or whether it is inviting someone into your office or your home, or whatever the case may be.

When I come into Canada from wherever I am travelling from, tired from the long, uncomfortable flight and trying to beat the line to the customs people, and see under the wonderful "Welcome to Canada" sign this sour-looking individual who makes me feel anything but welcome back into my own country, I wonder how many of our wonderful tourists who come into our country wish they could turn around, get back on an airplane and fly back to where they came from, where people treat them a little nicer than we do when they first come into Canada.

What impact do you think that has on our tourism? Maybe it has none; maybe other countries are just as bad. I am not sure. Most of the countries I go to do not seem to be as bad. What is the impact of our customs and their welcoming way on our tourism industry?

**M. Goldstein :** Le bilan n'est pas entièrement négatif. Les chiffres se sont améliorés vers la fin de l'année. Nous y voyons un rétablissement cyclique. Nous avons signé cette année l'Accord SDA avec la Chine, et nous en voyons déjà les retombées. Des voyages ont été organisés au Canada par des agences chinoises, et cela a été positif.

Il y a de bonnes choses qui se font à court terme. Par exemple, vous n'ignorez pas que le premier ministre a présenté, en juin 2009, le Cadre de la stratégie fédérale en matière de tourisme. Le ministre Moore devrait en annoncer la mise à jour au début de l'année prochaine.

Mais au fond, s'il est si difficile de faire quoi que ce soit dans ce domaine — comme le disait votre collègue, je crois —, c'est qu'il y a tellement de ministères fédéraux qui interviennent dans ce dossier qu'il n'y a pas d'approche concertée, malheureusement.

En imposant un visa aux voyageurs en provenance du Mexique, par exemple, vous avez voulu régler un problème légitime, mais vous avez aussi renoncé à l'apport de dizaines de millions de dollars dans l'industrie canadienne du tourisme. Et il y a d'autres exemples du même acabit.

Très franchement, s'il y a une chose que le gouvernement pourrait faire pour tirer parti de la stratégie fédérale annoncée par le premier ministre, ce serait de confier à un organisme le soin de coordonner tout cela et de jouer au contrôleur aérien, façon de parler.

**Le sénateur Plett :** Je vous demande de m'excuser d'être arrivé en retard, mais le sénateur Mercer et moi-même devons accueillir de sympathiques agriculteurs de la Nouvelle-Écosse et du Manitoba à Ottawa. C'est pour ça que nous avons été retardés.

Je vous remercie de comparaître devant notre comité. Je n'ai que deux questions à vous poser. Pour ce qui est de la première, je croyais que le sénateur Fox la poserait avant moi.

Dans tout ce que nous faisons, la première impression est souvent déterminante, qu'il s'agisse de l'industrie touristique ou d'un visiteur qu'on accueille dans son bureau ou chez soi.

Quand je reviens au Canada après un long voyage fatigant et que j'essaie de me frayer un chemin dans la longue file d'attente qui précède le passage à la douane, je vois sous le magnifique panneau « Bienvenue au Canada » un type dont la mine patibulaire n'a rien de bienveillant. Je me demande s'il y a beaucoup de ces merveilleux touristes qui débarquent dans notre pays qui ont la même impression que moi et qui sont tentés de remonter dans l'avion pour rentrer dans leur pays où on les traite certainement un peu mieux que nous ne le faisons lorsqu'ils arrivent chez nous.

Selon vous, quelle est l'incidence de cette situation sur notre tourisme? Peut-être que cela n'en a pas, peut-être que ce n'est pas mieux ailleurs. Pourtant, je trouve que je suis plutôt mieux accueilli quand je vais à l'étranger. Quelles répercussions ont nos services douaniers et leur manière d'accueillir les passagers sur l'industrie du tourisme?

**Mr. Goldstein:** That is a good question, senator. In fact, leading up to the Vancouver Olympics, the customs and excise people were put through a special training program to be more friendly greeters. I think it worked on an isolated basis leading up to the Olympics.

To your point, we all know that the first line, whether it is the receptionist or the kiosk person, is your first impression with the public.

To go back to the earlier point, it is a division of labour. The customs officials see themselves as a police force. They see themselves as protecting Canadian borders, and that is their role and responsibility. However, I think that with some training and some help, we could be far better greeters than we are today.

**Senator Plett:** My father passed away three-and-a-half weeks ago. He would be 86 the day after tomorrow. I remember just a few years ago, when my parents were not young people, and they came back from a long trip. Again, they were coming home, so it is not the same, but I am sure they would treat tourists exactly the same way. We had a blinding snowstorm in the City of Winnipeg, as we do so often. It was about minus 40 degrees. I was waiting for my parents to come off the airplane and I wanted to get home. We had an hour-long drive ahead of us. This large airplane unloaded, whether it was a 767 or whatever it was. My parents were the last two people who came out the door, because customs had gone through every bit of luggage that they had.

At that time, my parents were 80 and 82 years of age and using canes and so on and so forth. I guess there are those who smuggle things in at that age. However, is there not some discretion that one can use? Customs searched every piece of luggage that my parents had with them. When they were finished searching, they said, "There you go. Put it all back." I was outside waiting, and these poor people were devastated. How many visitors do our customs officials treat the way they treated my parents?

**Mr. Goldstein:** First of all, my condolences on the loss of your father.

**Senator Plett:** I appreciate that. That is not why I mentioned it.

**Mr. Goldstein:** I think there is probably a way to triage those coming into the country in a better way, and I think customs officials try to do that to a certain degree.

**Senator Plett:** Do you have interaction with them? This affects you and it affects tourism.

**Mr. Goldstein:** We are trying to make those representations to the appropriate officials but, unfortunately, they see their role as protecting Canada's borders and they see it as a policing function. We need a cultural shift there. Yes, it is their duty to police our borders but, at the same time, to welcome Canadians coming home and to welcome guests coming here.

**M. Goldstein :** C'est une bonne question, sénateur. En fait, en préparation des Jeux olympiques de Vancouver, on a donné aux douaniers canadiens une formation spéciale pour qu'ils soient plus accueillants à l'égard des visiteurs. Je pense que cela a fonctionné de façon isolée jusqu'à la tenue des Jeux olympiques.

Pour répondre à votre question, je dirai qu'en effet c'est la première personne que vous rencontrez, que ce soit l'agent d'accueil ou la personne au guichet, qui détermine votre première impression.

Pour en revenir à ce qu'on disait tout à l'heure, c'est une question de répartition des tâches. Les douaniers se considèrent comme des policiers. Ils estiment que leur rôle consiste à protéger les frontières du Canada. J'estime toutefois qu'avec un peu de formation, ils pourraient offrir à nos visiteurs un bien meilleur accueil.

**Le sénateur Plett :** Mon père est décédé il y a trois semaines et demie. Il aurait eu 86 ans après-demain. Je me souviens qu'il y a à peine quelques années, mes parents, qui n'étaient pas tout jeunes, revenaient d'un long voyage. Certes, ils rentraient chez eux, ce n'est donc pas tout à fait la même chose, mais je suis sûr qu'ils auraient traité des touristes exactement de la même façon. Une tempête de neige épouvantable s'était abattue sur la ville de Winnipeg, comme cela arrive souvent. Il faisait à peu près -40 degrés dehors. J'attendais que mes parents descendent de l'avion pour les ramener chez eux. Nous avions encore une heure de voiture à faire avant de rentrer chez nous. L'avion a débarqué tous ses passagers, c'était un gros appareil, un 767 ou quelque chose comme ça. Mes parents ont été les deux dernières personnes à sortir, car tous leurs bagages avaient été fouillés de fond en comble par les douaniers.

À l'époque, mes parents avaient 80 et 82 ans, ils marchaient avec une canne, et cetera. Je suppose que c'est à cet âge-là qu'on fait de la contrebande. Quoi qu'il en soit, les douaniers ne pourraient-ils pas faire preuve d'un peu plus de jugement? Ils ont fouillé absolument tous leurs bagages, et à la fin ils leur ont dit : « Vous pouvez maintenant refaire vos valises. » Moi, j'attendais à l'extérieur pendant que mes parents étaient complètement désemparés. Combien de visiteurs sont traités de cette façon par nos douaniers?

**M. Goldstein :** D'abord, j'aimerais vous présenter toutes mes condoléances pour le décès de votre père.

**Le sénateur Plett :** Je vous remercie, mais ce n'est pas pour cela que j'ai donné cet exemple.

**M. Goldstein :** Il y a certainement une façon plus efficace de faire le tri des passagers, et les douaniers font ce qu'ils peuvent.

**Le sénateur Plett :** Avez-vous des contacts avec eux? Une telle situation a certainement un impact sur vous et sur le tourisme.

**M. Goldstein :** Nous avons déjà fait des démarches auprès des responsables, mais malheureusement, ils estiment que leur rôle consiste à protéger les frontières du Canada et ils se considèrent comme des policiers. Il faudrait changer les mentalités. Il est vrai que leur responsabilité est de surveiller les frontières, mais ils sont aussi censés accueillir les Canadiens qui rentrent chez eux et les touristes qui viennent chez nous.

I will give you a specific example. You talk about the logjam. We just signed, as I mentioned, the ADS agreement with China. The first groups of Chinese tourists arrived and, of course, there is not a line at Canada customs to deal specifically with tours. Therefore, you have a bunch of these people strewn throughout the line, and none of them speak English. The interpreter has to jump from customs station to customs station to help them get through the process. That jams up the whole line and it makes it inconvenient for both Canadians in line and visitors coming to Canada. Simply putting a tour line through the process would have expedited a great deal of that traffic.

I think there is a lot to be done, and we are trying to have those discussions with those officials.

**Senator Plett:** Would Public Safety Canada be responsible for that?

**Mr. Goldstein:** Yes.

**Senator Plett:** Thank you for telling me that. I might mention that to my friend in a day or two.

That was my first question. I think I was allowed two questions.

**The Chair:** I was asked by some of your colleagues to try to discipline you, so do not take it personally. I will put you down for a second round.

**Senator Mercer:** This was not supposed to be my question but Senator Plett started this. I will try to frame it so I get a few of my questions in one.

Senator Plett raised an interesting issue because it is particularly a problem that has become a public issue at the Halifax Stanfield International Airport. We have had public complaints about the reception people have had from the Canadian Border Services Agency people.

I have another life, my volunteer life, where I do a lot of work for not-for-profits and charities. The Canada Revenue Agency is doing a remarkable job of consulting with people in the not-for-profit and charitable sector in finding out what works best and what will make life easier for the donor, the charity and the government as they administer all of this.

Is this something we should be encouraging the Canada Border Services Agency to do as well? They seem to be going off like rogue cowboys. You get the public issue in Halifax. There is also what I would call the abuse of Senator Plett's parents as they are coming into Winnipeg.

Is there a need for us to establish a rapport between the industry and the government agencies administering the Canada Border Services Agency so that they understand we want them to be good and tough, but that we want them to be nice as well? Canadians are nice, but we can be tough and nice at the same time.

**Mr. Goldstein:** Yes, there should be consultation, senator. However, what needs to be recognized is that there is a culture of participation amongst all different sectors of the federal

Je vais vous donner un exemple. Vous parliez tout à l'heure des files d'attente. Nous venons de signer, comme je le disais, un accord SDA avec la Chine. Les premiers groupes de touristes chinois sont arrivés et, bien sûr, il n'y a pas, à la douane canadienne, de file réservée aux groupes organisés. En conséquence, tous ces gens-là étaient dispersés dans la file d'attente et aucun d'entre eux ne parlait anglais. L'interprète était obligé de passer d'un poste de douane à un autre pour aider les passagers à remplir les formalités. Bien entendu, cela a ralenti considérablement toute la file d'attente, au détriment à la fois des Canadiens qui attendaient et des visiteurs qui arrivaient au Canada. La désignation d'une file réservée aux groupes organisés aurait résolu une bonne partie du problème.

Il y a beaucoup de choses qu'on pourrait faire, et nous essayons d'en discuter avec les responsables.

**Le sénateur Plett :** Est-ce Sécurité publique Canada qui en a la responsabilité?

**M. Goldstein :** Oui.

**Le sénateur Plett :** Merci de me le dire, car j'essaierai d'en parler à mon ami dans un jour ou deux.

C'était ma première question. Je crois que j'ai droit à deux.

**Le président :** Certains de vos collègues m'ont demandé de faire régner un peu plus de discipline, alors ne le prenez pas personnellement. Je vais vous inscrire pour un second tour.

**Le sénateur Mercer :** Je ne pensais pas aborder le sujet, mais puisque le sénateur Plett en a parlé, je vais essayer de rassembler tout ce que j'ai à dire en une seule question.

Le sénateur Plett a soulevé une question intéressante car c'est certainement un problème dont on parle beaucoup à l'aéroport international Stanfield, à Halifax. Il y a eu des plaintes de la part des voyageurs sur la façon dont ils ont été accueillis par des représentants de l'Agence des services frontaliers du Canada.

À mes heures perdues, je fais beaucoup de bénévolat pour des organisations à but non lucratif et des oeuvres de bienfaisance. L'Agence du revenu du Canada fait des efforts remarquables pour consulter les responsables de ces organismes afin de savoir ce qui pourrait simplifier leur tâche ainsi que celle des donateurs et du gouvernement pour l'administration de tout le système.

On devrait peut-être encourager l'Agence des services frontaliers du Canada à en faire autant. Ils ont tendance à se comporter comme des cow-boys. Il y a eu des plaintes à Halifax. Il y a tout le stress qu'on fait subir à des gens comme les parents du sénateur Plett, quand ils arrivent à l'aéroport de Winnipeg.

Pensez-vous que nous devrions établir un lien entre l'industrie et les instances gouvernementales qui administrent l'Agence des services frontaliers du Canada, afin qu'ils comprennent bien que, même si nous voulons qu'ils soient fermes et efficaces, nous voulons aussi qu'ils soient accueillants? Les Canadiens savent être accueillants, ils devraient être capables d'être à la fois fermes et accueillants.

**M. Goldstein :** Oui, il faudrait qu'il y ait des consultations, sénateur. Toutefois, ce qui est important, c'est que tous les différents secteurs du gouvernement fédéral comprennent bien qu'ils

government that are involved in either marketing or selling to people, or getting people through the lines here in Canada. There is that alignment issue amongst federal government departments, where people both in the visa process, the marketing process and in the arrivals process need to feel they are a part of this extremely important piece of this economic pie. That is the missing link.

Consultation is important, but consultation amongst federal government departments is even more important.

**Senator Mercer:** I am not used to being limited to two questions, so I will try to frame this next question so I can sneak in my third. I am being open and honest about it.

There are so many people promoting tourism in Canada. The Province of Nova Scotia, where I am from, is very aggressive in promoting tourism. Our neighbours in New Brunswick are aggressive, as are our friends in Quebec. It is the same across the country. The Government of Canada does some advertising as well.

Is there any coordination of this advertising? We are spending an awful lot of money in an expensive business so we can attract tourists to all parts of Canada. There is absolutely no place in this country that is not worth visiting and not worth attracting tourists to. At the same time, to get my third question in with my second, how has the move of the Canadian Tourism Commission from Ottawa to Vancouver affected this process? Has it been positive or negative?

**Mr. Goldstein:** On the first question, there is increased coordination happening right now. Again, in some places, the Canada brand leads and in some places closer to where we are, the individual brand, whether a provincial or a city brand, will have greater importance. If you are marketing to New York State, for example, they largely know the Canada brand. It is more important that Nova Scotia, Ontario, Toronto, Halifax or Quebec City is front and centre.

In their recent strategic review, the Canadian Tourism Commission said that they will take on the key markets further afield where the Canada brand should lead, and will let the provinces and cities do the heavy lifting in nearer markets. We agree with that. We are finding a better alignment of roles and responsibilities there.

As far as the movement of the Canadian Tourism Commission goes, it is probably good idea to get Crown corporations' headquarters out of Ottawa in certain circumstances. In that instance, it has probably given them a better focus on some of the Asia-Pacific markets. However, they are effective across the country. Like me, they end up being represented at meetings and forums across the country.

From the perspective of getting Crown corporations out of the centre, that might have been a good idea. I do not know if it has enhanced or diminished their effectiveness as a marketing organization.

poursuivent un objectif commun, qu'il s'agisse de la promotion touristique, de la vente de billets d'avion ou de l'accueil des passagers qui débarquent au Canada. Il faudrait que les ministères fédéraux coordonnent leurs efforts, afin que les services qui s'occupent des visas, ceux qui s'occupent de la promotion touristique et ceux qui s'occupent de l'accueil des passagers comprennent qu'ils font partie de la même entreprise économique considérable qu'est l'industrie touristique. C'est ça qui manque.

La consultation est importante, mais la consultation entre les différents ministères fédéraux l'est encore plus.

**Le sénateur Mercer :** Je n'ai pas l'habitude d'être limité à deux questions, je vais donc essayer d'en glisser une troisième dans la deuxième. Au moins, je le dis franchement.

Il y a beaucoup de gens qui font la promotion du tourisme au Canada. La province de la Nouvelle-Écosse, d'où je viens, s'y emploie activement. Nos voisins du Nouveau-Brunswick sont aussi très dynamiques, tout comme nos amis du Québec. C'est la même chose dans les autres provinces. Le gouvernement du Canada s'occupe lui aussi de la promotion du tourisme.

Toutes ces activités de promotion sont-elles coordonnées? Nous dépensons énormément d'argent pour attirer des touristes partout au Canada. Il n'y a pas une région du pays qui ne vaille pas la peine d'être visitée. Mais en même temps, et j'essaie de glisser ma troisième question dans la deuxième, je voudrais savoir si le déménagement de la Commission canadienne du tourisme d'Ottawa à Vancouver a eu un impact, positif ou négatif.

**M. Goldstein :** Pour répondre à la première question, je dirai que la coordination s'améliore. Dans certaines régions, c'est la marque canadienne qui attire les touristes, alors que dans d'autres, comme ici, c'est plutôt la marque individuelle de la province ou de la ville qui l'emporte. Quand on fait de la promotion touristique dans l'État de New York, par exemple, on constate que la marque canadienne est plus importante que celle de la Nouvelle-Écosse, de l'Ontario, de Toronto, de Halifax ou de Québec.

Lors de sa révision stratégique publiée récemment, la Commission canadienne du tourisme a décidé de s'occuper davantage des grands marchés éloignés, où c'est la marque canadienne qui est la plus efficace, et de laisser les provinces et les villes exploiter les marchés plus proches. Nous sommes d'accord avec ça, car nous pensons que c'est une meilleure répartition des rôles et des responsabilités.

Pour ce qui est du déménagement de la Commission canadienne du tourisme, c'est certainement une bonne chose d'installer le siège de certaines sociétés d'État à l'extérieur d'Ottawa. Dans le cas de la commission, cela l'a amenée à focaliser davantage sur certains marchés de l'Asie-Pacifique. Elle est efficace dans tout le pays, et comme notre organisation, elle est représentée à toutes les réunions et tribunes organisées au Canada.

Pour ce qui est du principe de la décentralisation des sociétés d'État, je pense que c'est une bonne idée. Par contre, j'ignore si cela a rendu la commission plus efficace en tant qu'organisme de marketing.

**Senator MacDonald:** You mentioned a couple of things in your presentation: The travel deficit in Canada and the impact of airport fees. Therefore, I would like to ask you two questions in regard to both of those areas.

I think we have all seen, heard or read ads on television, radio and in news print, lovely ads, about Canada. I have seen lots of nice ads about Canada, most of them in Canada. If you had a fixed budget to spend on promotion of Canada internationally, how would you spend it and where?

**Mr. Goldstein:** Again, we are not the marketing organization. However, I think most of the Canada ads you saw in Canada were the "Locals Know" campaign which the CTC commissioned. That was a piece of the stimulus package which was directed at shoring up Canadians traveling within Canada. It was effectively to get the stay vacation, to put the cork in the travel deficit.

Again, there are two ways to impact the travel deficit, negatively or positively: Canadians staying in Canada, or foreign arrivals coming. As the foreign arrivals market fell off in the recession, that was a good strategy. That is just the tip of the iceberg. I believe that was a \$10-million investment of the \$70 million that the CTC was spending.

**Senator MacDonald:** Not a lot.

**Mr. Goldstein:** Not a lot but, frankly, it was a well-run, -executed and useful campaign for the resources they had.

The foreign-spend part is on top of that. We do not get to see most of the spending. I use the Olympics as an example: We saw a lot of ads for Ontario and British Columbia. However, those of us watching in Canada were not seeing the bulk of the advertising taking place in the rest of the world.

Am I happy with the percentage breakdown? Yes. In fact, we would love to see more emphasis on some of those long-haul markets where the Canada brand needs to have greater penetration. Are the resources enough? No, we do not think they are.

What was your second question?

**Senator MacDonald:** My second question was about airport fees. Since the mid-1990s, we have been privatizing a lot of the airports in this country. I think it is fair to say we have seen a substantial change in the quality of a lot of the bigger airports in this country in the past decade. A lot of them are quite beautiful now compared to what they were 15 years ago.

How do you think the privatization of the airports in the country has impacted the industry? Is it positive, negative or neutral?

**Mr. Goldstein:** I think it is net positive. The problem is that the cost structure that went along with that has not caught up with the current financial reality. To oversimplify an issue, the ceding of control to private local authorities should have come with a

**Le sénateur MacDonald :** Dans votre déclaration liminaire, vous avez parlé de plusieurs choses, notamment du déficit touristique du Canada et des répercussions des droits et redevances aéroportuaires. Je vais donc vous poser deux questions à ce sujet.

Nous avons tous vu, entendu ou lu de superbes publicités sur le Canada, à la télévision, à la radio et dans les journaux. Personnellement, j'en ai vu beaucoup, surtout au Canada. Si vous aviez un budget fixe pour faire la promotion du Canada à l'étranger, à quoi le consacrez-vous et où le ferez-vous?

**M. Goldstein :** Encore une fois, ce n'est pas nous qui nous occupons du marketing. Je suppose que la plupart des publicités que vous avez vues au Canada faisaient partie de la campagne « Secret d'ici » qui a été lancée par la CCT. Elle a été financée par le plan de relance du gouvernement du Canada, dans le but d'encourager les Canadiens à voyager au Canada et à y passer leurs vacances, et aussi de résorber le déficit touristique.

Il y a deux façons de lutter contre le déficit touristique : encourager les Canadiens à rester au Canada, ou encourager les étrangers à venir au Canada. Étant donné que le nombre de visiteurs étrangers a beaucoup diminué pendant la récession, c'était une bonne stratégie. Mais ce n'est que la partie émergée de l'iceberg. Cela représentait, je crois, un investissement de 10 millions de dollars, par rapport au budget de 70 millions de dollars de la CCT.

**Le sénateur MacDonald :** Ce n'est pas beaucoup.

**M. Goldstein :** En effet, mais franchement, la campagne a été bien menée et elle a été efficace, compte tenu des ressources disponibles.

Le financement des activités de promotion organisées à l'étranger vient s'ajouter à cela. Il y en a beaucoup qu'on ne voit pas. Prenons l'exemple des Jeux olympiques. Nous avons vu beaucoup de publicités pour l'Ontario et la Colombie-Britannique, mais ici au Canada, on n'a pas vu toutes les publicités qui ont été présentées dans le reste du monde.

Vous voulez savoir si je suis satisfait de la façon dont le budget est réparti? Oui. En fait, j'aimerais bien qu'on mette davantage l'accent sur certains marchés éloignés où la marque canadienne a besoin de se faire connaître davantage. Les ressources sont-elles suffisantes? Non, je ne le pense pas.

Quelle était votre deuxième question?

**Le sénateur MacDonald :** Ma deuxième question portait sur les droits et redevances aéroportuaires. Depuis le milieu des années 1990, on a privatisé beaucoup d'aéroports au Canada. On peut dire que la qualité des grands aéroports du pays s'est nettement améliorée au cours de la dernière décennie. Un grand nombre d'entre eux sont bien plus beaux maintenant qu'ils l'étaient il y a une quinzaine d'années.

À votre avis, la privatisation des aéroports canadiens a-t-elle eu des répercussions positives, négatives ou neutres sur l'industrie?

**M. Goldstein :** Les répercussions sont clairement positives. Le problème, c'est que la structure de coûts qui en a résulté n'est plus en phase avec la réalité financière actuelle. En termes simples, la cession des aéroports à des administrations locales aurait dû être

corollary reduction in rents over a period of time. Once the investment was put in, it is almost like a rent-to-own scheme, if you will.

Unfortunately, the rent levels have stayed up. They have continued to go in and make huge capital upgrades, especially in the larger centres.

Even medium-market airports like Winnipeg and others have made a substantial investment, but unlike airports that we compete with in the U.S., they cannot raise municipal bonds. They do not have the ability to reach out for capital like their competitors do which is probably why, on average, two million Canadians are cross-border shopping their airports. They are driving across the border to find flights. That is the competitiveness key that is missing.

**Senator MacDonald:** It still comes back to the fees?

**Mr. Goldstein:** In historical fairness, this is a piece of transportation policy that was put in place in a different time. It was pre-9/11 when we had a 60-cent dollar.

Not to bore you with economics, but the price elasticity for flights was different back then because we had a built-in discount. We do not have that built-in discount anymore, and that is the competitive imbalance.

**Senator Frum:** Are you able to comment on pre- and post-2006, before and after the blue sky policy, and what impact that has on tourism? You did just answer this with Senator MacDonald, but where would you like to see the growth come from specifically in the future?

**Mr. Goldstein:** There is an interesting debate going on in Blue Skies, Open Skies. I think they are bad bumper stickers for a bad campaign. As an organization, we are striving for increased rational competition. I know there are a bunch of airlines that have the ability to fly to Canada that are not doing so now, and not being a part of that competitive landscape because of the cost imbalance. I will use Virgin America as an example. They opened up their flights from Los Angeles to Toronto, and the immediate reaction is Air Canada increased capacity to California and dropped rates. Competition works, but I would consider them to be a rational competitor. When we sat down with them and asked if they could fly more to Canada, because we are broadly interested in that, their main response is it is a cost-structure issue.

We are missing out on competition right now because of the irrational structure that exists, what I call the club sandwich of fees, to land a plane in this country makes it prohibitive.

**The Chair:** I have more of a comment. Senator Fox talked about the Cirque du Soleil. People are spending money to go to Las Vegas, to see permanent shows of the Cirque du Soleil, which started close to Quebec City, grew up in Montreal, but it is

accompagnée d'une réduction des loyers pendant un certain temps. Une fois que l'investissement était fait, c'était presque un système de location-vente, si on veut.

Malheureusement, les loyers ont continué d'augmenter. Les administrations ont poursuivi leurs importants travaux d'amélioration, surtout dans les grands aéroports.

Même les aéroports de taille moyenne comme celui de Winnipeg ont consenti d'importants investissements, mais contrairement aux aéroports concurrents des États-Unis, les nôtres ne peuvent pas faire appel à des obligations municipales. Ils ne peuvent pas se procurer des capitaux comme leurs concurrents américains, et c'est sans doute la raison pour laquelle, en moyenne, deux millions de Canadiens traversent la frontière pour aller prendre l'avion. Ils traversent la frontière en voiture pour rejoindre un aéroport américain. C'est cet avantage concurrentiel qui manque.

**Le sénateur MacDonald :** On en revient toujours à une question de droits et de redevances?

**M. Goldstein :** Il faut reconnaître toutefois que c'est un aspect de la politique des transports qui a été conçu à une autre époque. C'était avant les attentats du 11 septembre, quand notre dollar valait 60 cents américains.

Au risque de vous ennuyer avec des notions économiques, je vous dirai que l'élasticité des prix des billets d'avion était différente car, à l'époque, avec notre devise plus faible, nos prix comportaient une ristourne automatique. Cela n'existe plus aujourd'hui, et c'est ça qui nous fait perdre notre compétitivité.

**Le sénateur Frum :** Pourriez-vous nous dire si la situation a évolué depuis 2006, c'est-à-dire depuis l'entrée en vigueur de la politique Ciel bleu, et si celle-ci a des conséquences sur le tourisme? Vous venez d'en parler avec le sénateur MacDonald, mais j'aimerais savoir quels secteurs il faudrait à votre avis développer davantage.

**M. Goldstein :** Il y a tout un débat en ce moment sur Ciel bleu, Ciel ouvert... Ce sont de mauvais slogans pour une mauvaise campagne. Notre organisation, elle, préfère s'employer à accroître la concurrence rationnelle. Je sais qu'il y a des compagnies aériennes qui pourraient être présentes au Canada et qui ne le sont pas à cause des coûts. C'est le cas par exemple de Virgin America. Elle a créé une liaison entre Los Angeles et Toronto, et la réaction immédiate d'Air Canada a été d'augmenter ses vols vers la Californie et de baisser ses tarifs. La concurrence, ça marche, et à mon avis, Virgin America serait un concurrent rationnel. Quand nous lui avons demandé si elle serait prête à augmenter le nombre de ses vols au Canada, car cela nous intéresserait, la réponse a été que c'était un problème de structure de coûts.

À l'heure actuelle, nous souffrons d'un manque de concurrence à cause de la structure irrationnelle qui a été créée. C'est ce que j'appelle un mille-feuille de redevances à payer pour faire atterrir un avion au Canada, si bien que ça devient prohibitif.

**Le président :** Ce que je vais dire est davantage un commentaire. Le sénateur Fox a parlé du Cirque du Soleil. Les gens sont prêts à dépenser de l'argent pour aller à Las Vegas voir des spectacles permanents du Cirque du Soleil. C'est un cirque qui est né à

basically a Quebec- and Canadian-based product that people are paying a lot of money, from Toronto, Vancouver, Halifax, from everywhere in Canada, to go see them in Las Vegas; and Montreal refused to have a permanent base for the Cirque du Soleil. A lot of what is being locally that we sometimes resist and has a cost.

Some subjects are a little more delicate and we try to be as non-partisan as we can in the committee, but a decision like Expo 2017, the fact that we are not hosting events in Canada that would have an international appeal, has a cost for tourism. Expo '67 or the Olympics in Vancouver were big items promoting Canada.

I know you are not an advocacy group that will want to get into a fight with the government and its decision, but is that not logical? It applies as well to local politics in Montreal not wanting to have the Cirque du Soleil and for the government thinking there is a cost to hosting it, but what is the downfall or the fallout negatively for tourism?

**Mr. Goldstein:** For the record, we were a supporter of the Expo 2017 bid, but fully recognized that the federal government has a fiscal issue right now that may not have made it compatible with their current priorities.

Our organization is more concerned about, broadly based, what 2017 looks like for Canada as a destination, not just in Edmonton but several places across the country. What does Canada look like? We just had our strategic retreat. Our board of directors came to the conclusion that it is not necessarily an event here or there, but what are the key structural problems we are facing so that we are open and available for the world to be here by 2017, irrespective of those types of events. It should not just be one event in one part of the country. We will have to be innovative and creative on how we welcome the world, like Quebec City did for their recent anniversary.

**The Chair:** I join on the fact that when you come to Canada you have the impression that you are going into a warehouse when you arrive at the border services. You do not have decorations; you have a big wide space that does not seem to be as welcoming as compared to other countries. I guess it is a question of wanting to take care of security and not promotion.

**Mr. Goldstein:** I think it is an alignment strategy where we have to look seriously at this as an important economic driver of the Canadian economy. It is the one sector that can both diversify and stimulate the Canadian economy in probably 308 ridings across the country. It is not regionally bound. It is small and large market, and federal government agencies and departments need to align their policies and regulations to reflect that.

**Senator Housakos:** One of my questions, I guess, is a comment and a follow-up on what the chairman was talking about earlier. Indeed, there are many entertainment centres around the world

Québec, qui s'est développé à Montréal, et on constate aujourd'hui que, pour voir ce produit de fabrication canadienne, des gens de Toronto, de Vancouver, de Halifax et de partout ailleurs au Canada sont prêts à aller jusqu'à Las Vegas. Montréal a refusé de donner une base permanente au Cirque du Soleil. Bien souvent, ce qu'on refuse de faire chez soi finit par nous coûter cher.

Certains sujets sont plus délicats que d'autres, et nous essayons d'être le moins partisans possible dans ce comité, mais quand on pense à une décision comme Expo 2017, il faut reconnaître que le refus d'organiser une manifestation qui attire autant de visiteurs de l'étranger représente un manque à gagner sur le plan touristique. Expo 67 ou les Jeux olympiques de Vancouver ont été de magnifiques instruments de promotion du Canada à l'étranger.

Je sais que vous n'êtes pas un groupe militant et que vous n'allez pas partir en guerre contre une décision du gouvernement, mais cela n'est-il pas logique? C'est la même chose aussi au niveau municipal, lorsque Montréal a refusé d'avoir le Cirque du Soleil sur son territoire, et, aujourd'hui, lorsque le gouvernement décide que ça va coûter trop cher d'organiser Expo 2017. Dans quelle mesure ce genre de décision a-t-il un impact négatif sur le tourisme?

**M. Goldstein :** Je tiens à dire publiquement que nous appuyions le projet Expo 2017, mais que nous comprenons que, pour le gouvernement fédéral, cela représente un engagement financier qui n'est pas compatible avec ses autres priorités.

Ce qui intéresse davantage notre organisation, c'est de savoir quel genre de destination le Canada sera en 2017, pas seulement Edmonton mais différentes régions du pays. Quelle est l'image du Canada? Nous venons de faire une retraite stratégique, et notre conseil d'administration en a conclu que l'essentiel n'était pas d'avoir des manifestations qui attirent des touristes ici ou là, mais plutôt de résoudre les problèmes d'ordre structurel auxquels nous faisons face, afin que notre pays soit plus accessible au monde extérieur en 2017, quelles que soient les manifestations qui y sont organisées. L'objectif ne devrait pas être d'avoir une seule attraction dans une région du pays. Nous devons faire preuve d'innovation et de créativité dans notre façon d'accueillir le monde extérieur, tout comme la ville de Québec l'a fait récemment pour son 400<sup>e</sup> anniversaire.

**Le président :** Je suis tout à fait d'accord pour dire que, lorsqu'on débarque au Canada et qu'on attend pour passer la douane, on a l'impression d'être dans un hangar. Il n'y a pas de décorations, il n'y a pas d'affiches invitantes comme dans beaucoup d'autres pays, les murs sont vides. Je suppose que c'est parce qu'on privilégie la sécurité par rapport à la publicité.

**M. Goldstein :** Je pense que c'est une question de concertation, car il faudrait que tout le monde reconnaisse vraiment que le tourisme est un moteur important de l'économie canadienne. C'est sans doute le secteur qui peut diversifier et stimuler l'économie des 308 circonscriptions du pays car il ne se limite pas à une région. C'est à la fois un petit et un grand marché, et il faut que les agences et ministères du gouvernement fédéral adoptent dans cette optique des politiques concertées.

**Le sénateur Housakos :** En guise de première question, j'aimerais faire un commentaire sur ce que le président a dit tout à l'heure. Il y a certainement beaucoup de villes au monde

that have become hubs for tourism and entertainment shows, and the Cirque du Soleil is a perfect example of a Canadian idea, a Quebec idea that is being capitalized on by people in Las Vegas, as with Céline Dion who performed there for the longest time.

In the Canadian private sector, above and beyond the airline industries and airports, are the hotel industries, the Whistlers and Mont Tremblants of the world. Is the private sector doing enough to promote their products, or are they expecting the burden to be carried completely on the back of taxpayers and the government?

**Mr. Goldstein:** No, senator. As a matter of fact, the Canadian Tourism Commission and most of the other promotional agencies rely on a leveraging model so that it is a private-public partnership in leveraging advertising dollars. Sometimes in the *New York Times* for example, you will see a Canadian Tourism Commission ad in conjunction with Fairmont Hotels and Air Canada, and so that leveraging model is important.

The second part is there is a bit of a vicious cycle in that we are having an access-to-capital issue, which I know necessarily is not the issue for this committee, but recognizing that many of our members are small- and medium-sized enterprises and have had difficulty both through the recession and coming out of the recession in getting access to capital. Whether it is levers like the Business Development Bank of Canada or Export Development Canada, which are supposedly there to get small businesses ready for the world stage, I think that requires a little more attention.

On the good news side, our sector — and I am sorry I do not have the numbers today — had relatively few bankruptcies going through this recession, which shows the resilience of the sector, I believe.

**Senator Housakos:** My next question is connected to the question Senator Frum pointed out on open skies. We have had a number of agreements with many places in the world, especially with the EU, European Union, and the United States. You have already commented on that. Are there areas in the world with a potential for tourist dollars right now that we have been negligent on in terms of not expanding open skies markets, be it Asian markets or other places in the world?

**Mr. Goldstein:** I believe they are in the works. Brazil, India, China, I believe there is already access capacity from China that is being unused, and the same for India. We would be happy to make a formal written answer to that question to the committee just for the sake of accuracy, but those are the key markets that are of interest to us, and as I said earlier, to any global exporter, those are key markets because those are the burgeoning economies.

**The Chair:** If you could send the answer to the clerk, all members would be happy to receive it.

qui sont devenues de véritables plaques tournantes du tourisme et du spectacle, et le Cirque du Soleil est le parfait exemple d'une idée canadienne, québécoise en fait, qui a été mise à profit par des gens de Las Vegas, comme cela s'est également produit avec Céline Dion, qui y donné des spectacles pendant des années.

Au Canada, outre l'industrie du transport aérien et les aéroports, le secteur privé comprend l'industrie hôtelière, les Whistler et les Mont-Tremblant de ce monde. À votre avis, le secteur privé fait-il assez la promotion de ses produits ou attend-il que ce soit le gouvernement et les contribuables qui en assument complètement la responsabilité?

**M. Goldstein :** Non, sénateur. En fait, la Commission canadienne du tourisme et la plupart des autres agences de promotion signent des partenariats public-privé afin de disposer des leviers financiers nécessaires au financement de leurs campagnes de promotion. C'est ainsi qu'on peut voir, dans le *New York Times*, par exemple, une publicité conjointe de la Commission canadienne du tourisme, des hôtels Fairmont et d'Air Canada. Voilà le type de leviers financiers qu'ils utilisent.

Par ailleurs, c'est un peu un cercle vicieux en ce sens que nous avons un problème d'accès aux capitaux. Je sais que ce n'est pas tout à fait le mandat de votre comité, mais il n'en demeure pas moins qu'un grand nombre de nos petites et moyennes entreprises ont eu beaucoup de difficultés pendant la récession et que, maintenant, elles ont du mal à réunir des capitaux. Il y a bien sûr des institutions comme la Banque de développement du Canada et Exportation et développement Canada, qui sont censées aider les petites entreprises à s'implanter sur les marchés internationaux, mais c'est un problème qui mérite plus d'attention.

En revanche, et c'est une bonne nouvelle, notre secteur a enregistré relativement moins de faillites que les autres pendant la récession, ce qui témoigne de sa résilience. Malheureusement, je n'ai pas les chiffres avec moi.

**Le sénateur Housakos :** J'aimerais maintenant vous poser une question reliée à celle du sénateur Frum, à propos de « Ciel ouvert ». Nous avons signé un certain nombre d'ententes avec de nombreux pays, notamment avec l'Union européenne et États-Unis. Vous en avez déjà parlé. Y a-t-il d'autres pays qui pourraient être des viviers de touristes pour le Canada et qu'on aurait peut-être négligés en ne les intégrant pas dans « Ciel ouvert », que ce soient des marchés d'Asie ou d'ailleurs?

**M. Goldstein :** Je crois que des discussions se poursuivent dans ce sens, avec le Brésil, l'Inde et la Chine... En tout cas, en Chine et même en Inde, il y a déjà une capacité excédentaire qui est inutilisée. Je vous propose de vous faire parvenir une réponse écrite à cette question, car je veux être sûr d'avoir des chiffres exacts, mais ce sont des marchés importants qui nous intéressent beaucoup et qui intéressent n'importe quel exportateur mondial, car ce sont des économies en plein essor.

**Le président :** Je vous invite à faire parvenir votre réponse à la greffière, qui la transmettra à tous les membres du comité.



**Senator Fox:** Senator Plett and Senator Dawson asked my second round question so I will ask my third round question right away.

First, you fingered the competitiveness and cost structure of Canadian airports as the main factors involved in bringing tourism down. Can you tell us where we stand in the world in terms of costs among airports?

Second, what would be a level playing field? Is it the comparison with the United States or another country and how do we get there?

**Mr. Goldstein:** I will respond to the second question first. The United States is our main litmus test and our closest competitor. They are marketing to the same long-haul passenger that we market. They have their challenges. I have this discussion with my counterparts in Washington on a regular basis.

If I understand your first question on the difference, we can give you a detailed chart, which we will file with the clerk of the committee. We are looking at a 20 per cent premium on the cost of a plane ticket to Canada, which is substantial. To the premise of your question, that has been much of the focus because we were trying to address the issue that the committee is looking at. There are other significant issues but the biggest barriers for us are the immigration issues and the cost-structure issues.

**Senator Plett:** You have touched on something numerous times but I never felt you entirely told us the reason. You talked about Air France flying to Seattle rather than to Vancouver because of cost. A number of times you said, "cost." Maybe it was in your presentation, and if so, I apologize. Why does it cost Air France more money to fly to Vancouver than to Seattle? Is it landing fees? Air France sets their price structure, do they not?

**Mr. Goldstein:** The short answer is landing fees. Page 18 of the report tabled with the committee by our predecessors will go through that. There are ground rents for a Canadian flight; there are no ground rents for the U.S. airport. Ground rent for an overseas flight is \$25.74 and \$17.06 for a transborder flight.

**Senator Plett:** Is that cost per passenger?

**Mr. Goldstein:** I believe it is per ticket. There is no cost for the American flight. The air travellers security charge is \$33.59 for an overseas flight and \$22.26 for a transborder flight. In the U.S., it is subsidized by the U.S. government and the fee is not passed on to the consumer. It is in detail in the report.

**Senator Plett:** I appreciate that. In your opinion, has increased screening at airports, not only Canadian airports but also American airports, discouraged people from flying?

**Le sénateur Fox :** Comme le sénateur Plett et le sénateur Dawson ont déjà posé la question que j'avais prévue pour mon second tour, je vais vous poser la question que j'avais prévue pour le troisième tour.

Vous avez commencé par dire que la compétitivité et la structure de coûts des aéroports canadiens étaient les causes principales de la baisse du tourisme. Comment les coûts de nos aéroports se comparent-ils à ceux des aéroports étrangers?

Deuxièmement, vous disiez tout à l'heure qu'il fallait lutter à armes égales, mais comment devrions-nous nous y prendre? Parlez-vous des États-Unis ou d'un autre pays?

**M. Goldstein :** Je vais commencer par répondre à la deuxième question. L'industrie américaine est à la fois notre épreuve de vérité et notre concurrent le plus proche. Elle courtise la même clientèle que nous, c'est-à-dire les longues distances. Elle a aussi ses difficultés. Je parle régulièrement à mes homologues à Washington.

Pour ce qui est maintenant des différences de coûts entre les aéroports, je pourrais faire parvenir un graphique détaillé à la greffière du comité. Je peux vous dire d'ores et déjà que cette différence représente un supplément de 20 p. 100 sur le prix d'un billet d'avion pour le Canada, ce qui n'est pas rien. Pour en revenir à votre question, c'est le problème qui a retenu le plus notre attention, compte tenu du mandat de votre comité. Il y en a d'autres, bien sûr, mais à notre avis, les principaux obstacles sont les formalités d'immigration et la structure des coûts.

**Le sénateur Plett :** Vous y avez fait allusion plusieurs fois, mais vous n'en avez jamais exposé clairement la raison. Vous avez dit qu'Air France avait décidé de faire escale à Seattle plutôt qu'à Vancouver à cause des coûts. À plusieurs reprises, vous avez parlé de « coûts ». C'était peut-être dans votre déclaration liminaire, et si c'est le cas, je vous prie de m'en excuser. Mais pourquoi cela coûte-t-il plus cher à Air France de passer par Vancouver plutôt que par Seattle? Est-ce à cause des redevances d'atterrissage? C'est pourtant Air France qui fixe sa propre structure de prix, n'est-ce pas?

**M. Goldstein :** La réponse est simple : les redevances d'atterrissage. À la page 18 du rapport qui a été présenté à votre comité par nos prédécesseurs, vous trouverez toutes les explications nécessaires. Un avion qui fait escale au Canada paye un loyer foncier, mais il n'y a pas de loyer foncier dans les aéroports américains. Pour un vol d'outre-mer, ce loyer est de 25,74 \$, et pour un vol transfrontalier, il est de 17,06 \$.

**Le sénateur Plett :** C'est par passager?

**M. Goldstein :** Je crois que c'est par billet. Pour un vol qui passe par un aéroport américain, il n'y a pas de loyer foncier. En ce qui concerne le droit pour la sécurité des passagers aériens, il est de 33,59 \$ pour un vol d'outre-mer, et de 22,26 \$ pour un vol transfrontalier. Aux États-Unis, ce droit est acquitté par le gouvernement américain, de sorte que le consommateur n'a pas à le payer. Tout cela est expliqué dans le rapport.

**Le sénateur Plett :** Je vous en remercie. À votre avis, le renforcement des procédures de sécurité dans les aéroports, non seulement au Canada mais aux États-Unis, décourage-t-il les gens de prendre l'avion?

**Mr. Goldstein:** No. People are making a choice to travel and to fly. If that were the biggest inhibitor, in a post-9/11 environment you would see the tourism numbers go down.

**Senator Plett:** Did it not drop post-9/11?

**Mr. Goldstein:** It went down briefly, senator. Since then, we have seen a massive growth internationally. I do not think that is the issue. I believe that there is a review of CATSA, Canadian Air Transport Security Authority, and our issue is how that aligns itself with the actual traffic of an airport. The interesting problem we face is that every part of the value chain, from the time you arrive at the airport until you board the plane, the airport has control, except for the time you are captured by the CATSA process. It is a case of having better alignments so that CATSA has a better understanding of the numbers. I believe the airports have tried to demonstrate to CATSA when their flight patterns are, the number of flights and the number of people to expect through the queue so that they have appropriate staffing. It would be extremely helpful.

As for the pat-down, people realize they need to be safe. For example, I do not worry about the security issues at Ben Gurion International Airport because I want it to be secure. I do not think that is a big inhibitor; it is part of the travelling reality.

However, in Europe and other places, it might be the reason that passenger rail is a better alternative.

**Senator Merchant:** I have found that travellers do not believe all of the security measures make them safer. I hear that all the time. They find it to be an inconvenience. I know you are not from CATSA. There is inconsistency from airport to airport. I went to Toronto last week where a gentleman in front of me had four big plastic bags full of little jars. He had about 10 little jars that could have made one big jar if he had wanted to be mischievous on the flight. I find this confusing. I do not mind being patted down, although I will not go through the screening device. I think it is inconsistent.

**Mr. Goldstein:** I am not a security expert but I have my personal views. I do not feel comfortable answering that.

**Senator Merchant:** People do not believe they necessarily find the real culprits.

**Senator Mercer:** I want to comment on something that the chair said about welcoming as we arrive in Canada. The real question is: Are we open for business or are we open for business? That is the question we have to ask ourselves. Pearson International Airport is probably one of the most efficient in the country. As you come into the international terminal, the sign does not work. It makes us look tacky as a first impression.

**M. Goldstein :** Non. Les gens font un choix délibéré quand ils décident de prendre l'avion. Si c'était un facteur important, on aurait enregistré une baisse du tourisme après la tragédie du 11 septembre.

**Le sénateur Plett :** Justement, n'y a-t-il pas eu une baisse du tourisme après le 11 septembre?

**M. Goldstein :** Oui, mais ça n'a pas duré, sénateur. Depuis, nous avons assisté à une croissance extraordinaire au niveau international. À mon avis, le problème n'est pas là. Un examen a été entrepris sur l'ACTSA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, et la question que nous posons est de savoir quel est le rôle de cette administration par rapport au trafic aérien d'un aéroport. Il est intéressant de constater qu'à chaque étape de la chaîne de valeur, à partir du moment où vous arrivez à l'aéroport jusqu'au moment où vous embarquez dans l'avion, c'est l'aéroport qui a le contrôle, sauf à l'étape des formalités ACTSA. Il faudrait donc qu'il y ait une meilleure coordination afin que l'ACTSA ait une meilleure idée du trafic. Je crois que les aéroports ont essayé d'informer l'ACTSA des programmes de vols, du nombre de vols et du nombre de passagers à prévoir dans la file d'attente, pour qu'il y ait suffisamment de douaniers au poste. Ce serait très utile.

Pour ce qui est maintenant des palpations à l'aéroport, les gens savent bien que c'est pour leur propre sécurité. Par exemple, quand je suis à l'aéroport international Ben Gourion, peu m'importent les formalités de sécurité, je veux arriver sain et sauf. Je ne pense donc pas que ce soit un gros obstacle. Ça fait partie de la réalité des voyages en avion. Il faut l'accepter.

En revanche, en Europe et ailleurs, c'est peut-être pour cela que le transport ferroviaire est un meilleur choix.

**Le sénateur Merchant :** J'ai l'impression que les voyageurs ne croient pas que tous les dispositifs qui sont mis en place accroissent leur sécurité. C'est ce que j'entends dire constamment. Ils estiment plutôt qu'ils sont désagréables. Je sais bien que vous ne représentez pas l'ACTSA. Et puis, les consignes ne sont pas les mêmes d'un aéroport à l'autre. J'étais à Toronto la semaine dernière, et le passager qui était devant moi avait quatre sachets en plastique remplis de petits contenants. Il aurait pu amalgamer les 10 petits contenants, s'il avait voulu faire des bêtises pendant le vol. Tout cela ne fait qu'ajouter à la confusion. Les palpations ne me dérangent pas, mais je refuse de passer aux rayons X. Les consignes sont très différentes d'un aéroport à l'autre.

**M. Goldstein :** Je ne suis pas un expert en matière de sécurité, mais j'ai mon opinion là-dessus, que je préfère garder pour moi.

**Le sénateur Merchant :** Les gens sont convaincus que ces mesures ne sont pas toutes efficaces.

**Le sénateur Mercer :** J'aimerais revenir sur ce que disait le président tout à l'heure au sujet de l'accueil des voyageurs qui débarquent au Canada. La question qu'il faut se poser est la suivante : est-ce qu'on est prêt à faire des affaires ou pas? L'aéroport international Pearson est sans doute l'un des plus efficaces au Canada, mais quand on arrive dans le terminal, les panneaux ne fonctionnent pas. Ça fait bizarre comme première impression.

My question is somewhat related to that. Has the Tourism Industry Association of Canada developed some best practices or criteria to assess the best practices of Canadian airports across the country?

**Mr. Goldstein:** No. That would be up to the Airports Council of Canada. One of the by-products of the Olympics, for example, is the multilingual signage at the Vancouver airport. If we are to attract an increasing number of visitors from India or Spanish-speaking countries or China, having those multilingual signs would be a great improvement.

The best practices issue is best laid to the airports council.

**Senator Mercer:** We seem to forget at airports that we are a multicultural country — the most multicultural country in the world — and that we can speak more languages than any other country in the world. It sort of stops at the curb as we get out of the car to enter an airport, other than Vancouver.

**Mr. Goldstein:** If I might, that is one of our best calling cards. We have a great diversity in our cities. We have a reputation for cosmopolitan but safe cities. It is a great drawing card that was quite well highlighted by the Olympics. This makes us quite attractive to the burgeoning middle-class population from some countries who are travelling the world for the first time.

**Senator Frum:** Does your organization have any position on cabotage and how that might have a beneficial influence on tourism?

**Mr. Goldstein:** We were not in support of cabotage, but we are in support of increased competition within Canada between Canadian carriers and to Canada for carriers under the blue sky agreement.

**Senator Martin:** I cannot seem to take my eye off the chart on page 3 of your presentation.

**Mr. Goldstein:** Ms. Sadler has done a very good job with that chart.

**Senator Martin:** Yes, I will compliment you on that.

I know that Canada has dropped. Do you have any information as to how Malaysia jumped to where it was? Turkey came out of the blue and landed in the number seven spot. Do you have any other information as to how these countries have moved up and what some of the determining factors were?

**Mr. Goldstein:** Some of it is marketing. Some of it is open visa structures. There are proximity issues, whether they are in Europe or other parts of the world. Those are determining factors. The Canadian dollar is a factor, but it is not as big a factor as some people would want to dismiss it to be. If the Canadian dollar was the only factor in this chart, then the U.K. would have dropped as well because Canada's dollar has gained in value proportionally

J'aimerais donc savoir si l'Association de l'industrie touristique du Canada a défini des pratiques exemplaires ou des critères applicables aux aéroports canadiens.

**M. Goldstein :** Non, c'est au Conseil des aéroports du Canada de le faire. Par exemple, depuis les Jeux olympiques, l'aéroport de Vancouver a des panneaux en plusieurs langues. Si nous voulons attirer un nombre croissant de visiteurs d'Inde, de pays hispanophones ou de Chine, il faudrait avoir des panneaux multilingues.

C'est au Conseil des aéroports du Canada de définir les pratiques exemplaires.

**Le sénateur Mercer :** Dans nos aéroports, on a tendance à oublier que nous sommes un pays multiculturel, sans doute le plus multiculturel au monde, et que nous avons la capacité de servir les gens dans un nombre incroyable de langues, sans doute plus que dans n'importe quel autre pays au monde. On a l'impression que ça s'arrête à partir du moment où on met le pied dans l'aéroport, à l'exception de celui de Vancouver.

**M. Goldstein :** Justement, c'est sans doute l'un de nos plus grands atouts. Nos villes offrent une grande diversité; elles sont cosmopolites mais elles ont la réputation d'être sûres. C'est un atout qu'on a su mettre en valeur pour les Jeux olympiques. Dans les pays émergents, c'est quelque chose qui attire les membres de la classe moyenne qui, bien souvent, en sont à leur premier voyage à l'étranger.

**Le sénateur Frum :** Votre organisation a-t-elle une position sur le cabotage? Cela peut-il avoir une incidence positive sur le tourisme?

**M. Goldstein :** Nous ne sommes pas partisans du cabotage, mais nous sommes pour une plus grande concurrence à l'intérieur du Canada entre les transporteurs canadiens, et entre les transporteurs qui ont signé l'accord « Ciel bleu ».

**Le sénateur Martin :** Je n'arrive pas à détacher les yeux de votre graphique, à la page quatre de votre déclaration.

**M. Goldstein :** Mme Sadler a fait un excellent travail.

**Le sénateur Martin :** Oui, je dois vous en féliciter.

Je vois que le Canada a reculé. Savez-vous comment la Malaisie est arrivée là où elle est? La Turquie a été propulsée de je ne sais où à la septième place. Savez-vous pourquoi tous ces pays sont arrivés là où ils sont? Quels ont été les facteurs déterminants?

**M. Goldstein :** Il y a la publicité, il y a les formalités assouplies pour les visas... Il y a aussi la distance, quand il s'agit de pays d'Europe ou d'ailleurs dans le monde. Ce sont là des facteurs déterminants. Le dollar canadien est aussi un facteur, mais pas aussi important que certains voudraient le faire croire. En effet, si le dollar canadien était le seul facteur déterminant dans ce graphique, le tourisme britannique aurait également baissé

with many of those other currencies. U.S. tourists to the U.K. would have dropped in a proportional way, but it has not. I do not know if I have explained that clearly or not.

**Senator Martin:** Yes, that was fine.

**Mr. Goldstein:** There are a series of factors. Some of these areas have been extremely aggressive. Turkey is an example. They have been extremely aggressive in marketing, and to Senator Mercer's point, they will tell you they are open for business and they have aligned themselves with a tourism strategy to bring people there.

**Senator Housakos:** I have a supplementary to Senator Martin's question. Is it fair to say that our largest number of tourists come from the United States and is it not also fair to say that, over the last 10 years, if you do an analysis of the periods of time where we have more activity coming up from the U.S., it is when we have a lower dollar? When our dollar goes up in strength, there is a significant drop in American tourists who come to Canada. Turkey is a prime example of a tourist destination. Is it fair to say, again, that one of the significant reasons for its growth is that it is a very inexpensive place right now to go to and vacation?

**Mr. Goldstein:** As we said in our opening statement, senator, when we were 40 per cent discounted because of the dollar, it was an easier sell. That does not mean we cannot be competitive in a dollar parity world. That is the first part of the answer.

The second part is that we found that the price-sensitive, dollar-sensitive traffic is more of a Canadian phenomenon than a U.S. phenomenon. The impact it has on the trade deficit is that it inspires more Canadians to want to go to the United States. The Americans were less price sensitive to what was going on with the Canadian dollar. Border issues are, frankly, a bigger inhibitor, and the new passport issue is a bigger inhibitor to the American tourists coming here.

At the same time, it is the long-haul visitor that we are more interested in. That cross-border traffic, while important for several border communities, were not big spenders; they did not stay a long time; and they were not making a large contribution to the Canadian economy. It is not so much the Buffalo-New York example as the New York-New Orleans-San Francisco, just to use the American examples. It is those longer-haul tourists that are really the sweet spot.

As we said, we are less and less of a "drive to" country. That phenomenon has reduced itself, and that is why the structural issues are so important to us.

**The Chair:** Mr. Desjardins, Mr. Goldstein, Ms. Sadler, thank you for your presence.

puisque la valeur du dollar canadien a augmenté par rapport à bon nombre de ces devises. Et le nombre de touristes américains au Royaume-Uni aurait également baissé, ce qui ne s'est pas produit. Je ne sais pas si je me fais bien comprendre.

**Le sénateur Martin :** Oui, ça va.

**M. Goldstein :** Il y a un ensemble de facteurs. Certains de ces pays se sont montrés particulièrement dynamiques. C'est le cas de la Turquie, par exemple. Les Turcs ont lancé des campagnes de promotion particulièrement dynamiques, et, pour reprendre l'expression du sénateur Mercer, ils ont su montrer que leur pays était prêt à faire des affaires et, en plus, prêt à accueillir des touristes.

**Le sénateur Housakos :** J'aimerais poser une question supplémentaire à la suite du sénateur Martin. Peut-on dire que la majorité de nos touristes viennent des États-Unis et que, si l'on en juge d'après les 10 dernières années, leur nombre augmente quand notre devise est plus faible? Quand la valeur de notre dollar augmente, on constate que le nombre de touristes américains au Canada diminue considérablement. La Turquie est un bon exemple de destination touristique populaire. Peut-on dire que c'est surtout parce que c'est une destination bon marché pour y passer des vacances?

**M. Goldstein :** Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, sénateur, c'était plus facile de vendre le Canada comme destination touristique lorsque notre dollar valait 40 p. 100 de moins. Cela ne veut pas dire que nous ne pouvons pas être compétitifs avec un dollar à parité. Voilà ma réponse à la première partie de votre question.

Deuxièmement, nous avons constaté que c'est surtout les Canadiens, plus que les Américains, qui sont sensibles à la valeur du dollar. Si bien que ce sont les Canadiens qui, lorsque leur devise est forte, vont vouloir aller aux États-Unis, ce qui va accroître le déficit touristique. Les Américains sont moins sensibles à la valeur de la devise canadienne. Par contre, les formalités à la frontière sont un obstacle plus important pour eux, notamment l'instauration du nouveau passeport.

D'un autre côté, ce sont les touristes qui viennent de plus loin qui nous intéressent le plus. En effet, les Américains qui traversent la frontière, même si c'est important pour les collectivités frontalières, ne dépensent pas beaucoup d'argent au Canada et ne contribuent donc pas beaucoup à l'économie canadienne. Autrement dit, les touristes qui viennent de Buffalo sont moins intéressants pour notre économie que ceux qui viennent de New York, de la Nouvelle-Orléans et de San Francisco, pour donner des exemples américains. Bref, ce sont les touristes qui viennent de loin qui nous intéressent vraiment.

Comme je le disais tout à l'heure, nous sommes de moins en moins un pays où l'on se rend en voiture, et c'est pour cela que les problèmes structurels sont importants pour nous.

**Le président :** Monsieur Desjardins, monsieur Goldstein et madame Sadler, je vous remercie d'être venus.

[Translation]

Before we wrap up, I would like to remind the committee members that, next Tuesday, we are welcoming the Atlantic Canada Airports Association.

Thank you everyone.

(The committee is adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, November 30, 2010

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 a.m. to continue its study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[Translation]

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

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

[English]

Appearing before us this morning on behalf of Atlantic Canada Airports Association are Keith Collins, President, Atlantic Canada Airports Association and CEO of St. John's International Airport; and David Innes, Treasurer, Atlantic Canada Airports Association and CEO of Fredericton International Airport.

**Keith Collins, President, Atlantic Canada Airports Association:** Thank you and good morning, senators. Thank you for the invitation to speak with you this morning regarding your timely study of emerging issues in the Canadian airline industry, in which airports play an integral role. Over the past few weeks, we have been following the testimony by our industry partners with great interest.

The Atlantic Canada Airports Association is made up of 14 airports that link our region to the rest of country and the world. Our goal is to have a strong, viable, successful and well-connected Atlantic Canada.

We would like to touch on a number of important things today, including: the significance of having a competitive aviation environment in Canada; why air access is such a critical factor to business growth in Atlantic Canada; the fiscal realities that exist in maintaining safe and secure airport infrastructure; and last but certainly not least, the pride we have in operating airports on behalf of our communities.

[Français]

Avant de terminer, j'aimerais rappeler aux membres du comité que mardi prochain, nous recevrons l'Association des aéroports du Canada atlantique.

Merci à tous.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 30 novembre 2010

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[Français]

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

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

[Traduction]

Nous accueillons ce matin l'Association des aéroports du Canada Atlantique, représentée par M. Keith Collins, président de l'Association des aéroports du Canada Atlantique et PDG de l'aéroport international de St. John's, et M. David Innes, trésorier de l'Association des aéroports du Canada Atlantique et PDG de l'aéroport international de Fredericton.

**Keith Collins, président, Association des aéroports du Canada Atlantique :** Merci, et bonjour, mesdames et messieurs les sénateurs. Merci de nous avoir invités à comparaître ce matin pour discuter de l'étude très opportune que vous menez actuellement sur les nouveaux enjeux dans l'industrie canadienne du transport aérien, où les aéroports jouent un rôle essentiel. Au cours des dernières semaines, nous avons suivi les témoignages de nos partenaires de l'industrie avec beaucoup d'intérêt.

L'Association des aéroports du Canada Atlantique regroupe 14 aéroports, qui relie notre région au reste du pays et au monde. Notre objectif, c'est un Canada atlantique fort, viable, prospère et bien desservi.

Nous aimerions aborder avec vous aujourd'hui plusieurs sujets importants, notamment : les conséquences de l'existence d'un environnement de l'aviation concurrentiel au Canada; pourquoi l'accès par voie aérienne constitue un facteur si déterminant pour la croissance d'une entreprise au Canada atlantique; les réalités financières liées au maintien d'une infrastructure aéroportuaire sûre; et enfin — dernier sujet mais non le moindre —, la fierté que nous avons à exploiter des aéroports pour le compte de nos collectivités.

Our region is a unique one in Canada, made up of four provinces, one of which is an island, P.E.I., and one of which has a major island component, Newfoundland and Labrador. They rely heavily on air transportation to keep people, goods and the economy moving.

In Atlantic Canada, air transportation is even more vital to our economic agenda than other modes of transportation. This is because our region's rail system is limited and not present in all provinces, and our major cities are more than a 10-hour drive from other major Canadian centres. Our region has experienced remarkable economic growth and diversity in the past decade. That growth has been both facilitated and accelerated by the expansion of air service in the region.

While we have a relatively modest population base of 2.3 million people, we welcome over 5 million visitors to our region every year, which makes tourism an important sector in the economic generator in Atlantic Canada. Our 14 airports move more than 6.5 million passengers per year, which is three times the total population of the region. That numbers has grown by an average of 5 per cent annually since 2002.

We are not only moving passengers and cargo in and out of Atlantic Canada; we are enabling the growth of our local economies. Our airports together generate over \$2.6 billion in economic activity every year, supporting just under 17,000 person years of employment and over \$500 million in wages alone.

Our airports are the links to our towns and cities, but they have also become gateways to markets and destinations throughout the world for companies that do business in our provinces. Take, for example, St. John's, where I am from. With the expansion of the offshore oil and gas industry and the growth in tourism, our city has been booming. New companies are setting up business throughout our capital region to capitalize on the expanding opportunities. This growth has also impacted our airport.

We completed a terminal expansion in 2002 to provide the capacity to accommodate 900,000 passengers per year, which we expected, based on previous growth rates, would see us comfortably through 2010. However, we have grown at unprecedented levels in St. John's; this year we will handle more than 1.3 million passengers and traffic is still growing in step with the Newfoundland and Labrador economy.

The Fredericton region is another case in point, where my colleague is from. The new economy in Fredericton is driven by businesses that operate in a global marketplace. Good examples are the IT and consulting engineering firms that have grown out of that city's universities to become major employers. These businesses exist by offering a very specialized product to clients that are literally all over the world.

Notre région est unique au Canada, avec ses quatre provinces — dont une est une île, l'Île-du-Prince-Édouard, et une autre est composée en grande partie d'une île, Terre-Neuve-et-Labrador — qui comptent énormément sur le transport aérien pour permettre la libre circulation des personnes et des biens et pour maintenir l'économie en marche.

Le transport aérien au Canada atlantique est encore plus essentiel à notre programme économique que les autres modes de transport. Cette situation est due au fait que notre réseau ferroviaire régional est limité et ne dessert même pas toutes nos provinces et que nos principales villes sont à plus de 10 heures de route des autres principaux centres canadiens. Notre région a connu une croissance et une diversification sans précédent de son économie au cours de la dernière décennie. Cette croissance a été facilitée et accélérée par l'expansion du service aérien dans la région.

Bien que notre population de base, 2,3 millions d'habitants, soit relativement modeste, notre région accueille chaque année plus de 5 millions de visiteurs, ce qui fait du tourisme un secteur important et un moteur économique au Canada atlantique. Le nombre de passagers qui utilisent nos 14 aéroports pour leurs déplacements s'élève à plus de 6,5 millions par année — soit trois fois la population totale de la région — et ce nombre augmente en moyenne de 5 p. 100 par année depuis 2002.

Non seulement nous assurons le transport des personnes et des marchandises à l'intérieur et à l'extérieur du Canada atlantique, mais nous permettons aussi à nos économies locales de se développer. Nos aéroports génèrent annuellement plus de 2,6 milliards de dollars en activités économiques, ils soutiennent des emplois qui équivalent à tout près de 17 000 années-personnes et ils versent plus de 500 millions de dollars en salaires seulement.

Nos aéroports sont bien sûr les liens vers nos villes, mais ils sont aussi devenus des points d'accès à des marchés et à des destinations partout dans le monde pour les entreprises qui font des affaires dans nos provinces. Prenons par exemple St. John's, d'où je viens. L'expansion de l'industrie pétrolière et gazière au large des côtes et la croissance du tourisme a permis à notre ville de prospérer. De nouvelles entreprises s'installent partout dans la région de notre capitale pour tirer profit des occasions qui se multiplient. Cette croissance a aussi eu des incidences sur notre aéroport.

Nous avons terminé l'agrandissement d'un terminal en 2002 afin de répondre aux besoins de 900 000 passagers chaque année, ce qui, selon nos taux de croissance précédents, devait nous permettre de fonctionner aisément jusqu'à la fin de 2010. Toutefois, nous avons atteint des taux de croissance sans précédent à St. John's. Nous accueillerons plus de 1,3 million de passagers cette année, et le trafic continue de croître au même rythme que l'économie de Terre-Neuve-et-Labrador.

La région de Fredericton, d'où vient mon collègue, constitue un autre exemple type. La nouvelle économie de Fredericton repose sur des entreprises qui exercent leurs activités dans un marché mondial. Les cabinets de TI et de génie-conseil qui sont issus des universités de la ville et qui sont devenus des employeurs importants en sont de bons exemples. Ces entreprises existent parce qu'elles offrent un produit très spécialisé à des clients qui se trouvent littéralement partout dans le monde.

The point I am making from these examples is that today's business competes in a fast-paced global economy. Companies no longer have to be located in large national or international centres to compete, but they do require efficient access to regional, national and international destinations. The businesses that have located in our cities require ease of access throughout Canada to the U.S. and Europe to conduct their business.

Atlantic Canada's economic survival depends on the ability of our businesses to compete in this global marketplace. Our airports provide this fundamentally important access, as did rail and seaports in the past. In fact, we argue that airports have truly become the economic centre of the regions we serve and critical enablers of regional economic expansion.

Our airport organizations remain committed to providing that vital service, and it is because of this that we have grown. We have worked closely with air service providers to add new routes and airline capacity throughout our region.

When divestiture of airports began over a decade ago, there were many unknowns. Community operated airport authorities rose to the challenge and have operated the airports in a businesslike fashion. The growth we have seen in the past decade is a testament to what can be accomplished by making communities more accountable for their success. It is evident that the model of having airports operated by the communities has worked, in our opinion, as passenger traffic at airports in our region has grown by between 20 per cent to as high as 50 per cent over the past 10 years.

Our authorities operate airports as a business. We have diversified revenue streams by establishing business parks, growing retail services, developing cargo business and attracting new airlines. We have invested heavily in our airports' infrastructure to ensure that there is adequate capacity to accommodate both airline and passenger demands, to maintain operational integrity and to keep our economies moving forward.

While we agree that divestiture of airports was the right thing to do for both air service development and economic development, but, over a decade later, many challenges remain and we believe it is time to correct the model.

You have heard of our many challenges from our Canadian airport partners and the airlines. We echo their thoughts that the most significant challenge facing Canada's aviation industry is that it has become uncompetitive. The price of flying in Canada is too high. No doubt, senators would have seen the article in the business section of *The Globe and Mail* over the weekend talking about that very topic.

Ce que je veux démontrer au moyen de ces exemples, c'est que les entreprises d'aujourd'hui se font concurrence dans une économie mondiale qui marche à vive allure. Les entreprises n'ont plus besoin d'être situées dans des grands centres nationaux ou internationaux pour livrer concurrence, mais elles doivent pouvoir accéder facilement à des destinations régionales, nationales et internationales. Les entreprises qui se sont installées dans nos villes doivent avoir accès facilement à tout le Canada, aux États-Unis et à l'Europe pour mener leurs activités commerciales.

La survie économique du Canada atlantique dépend de la capacité de nos entreprises à livrer concurrence sur ce marché mondial. Les aéroports fournissent cet accès d'une importance fondamentale, comme le faisaient autrefois les voies ferrées et les ports de mer. En fait, nous dirions que les aéroports sont réellement devenus le centre économique des régions qu'ils desservent, et des catalyseurs clés de l'expansion économique régionale.

Nos organisations aéroportuaires demeurent déterminées à offrir ce service essentiel, et c'est à cela que nous devons notre croissance. Nous avons collaboré étroitement avec les fournisseurs de services de transport aérien pour ajouter de nouvelles routes et accroître la capacité aérienne dans toute notre région.

Lorsque les cessions d'aéroports ont commencé, il y a plus d'une décennie, il y avait beaucoup d'inconnues. Les autorités aéroportuaires administrées par les collectivités se sont montrées à la hauteur, elles ont exploité les aéroports comme des entreprises privées, et la croissance que nous avons enregistrée au cours de la dernière décennie est révélatrice de ce que l'on peut accomplir lorsque l'on rend les collectivités plus responsables de leurs succès. De toute évidence, le modèle d'aéroports administrés par les collectivités a fonctionné, selon nous, si l'on considère que le trafic de passagers dans les aéroports de notre région a connu une hausse allant de 20 p. 100 jusqu'à 50 p. 100 au cours de la dernière décennie.

Nos autorités exploitent les aéroports comme des entreprises. Nous avons diversifié nos flux d'entrée grâce à la création de parcs d'affaires, à l'augmentation des services de détail, au développement d'activités de fret et à l'attraction de nouveaux transporteurs aériens. De plus, nous avons aussi investi massivement dans l'infrastructure de nos aéroports afin de nous assurer d'une capacité adéquate pour répondre aux demandes des transporteurs aériens et des passagers, pour maintenir l'intégrité opérationnelle, et pour faire en sorte que nos économies continuent de progresser.

Alors que nous reconnaissons que les cessions des aéroports étaient opportunes, tant pour le développement des services aériens que pour le développement économique, plus d'une décennie plus tard, nous constatons que le modèle pose encore de nombreux défis et nous croyons qu'il est temps de le corriger.

Nos partenaires aéroportuaires canadiens et les transporteurs aériens vous ont aussi exposé bon nombre des défis auxquels notre secteur est confronté. Tout comme eux, nous estimons que le principal défi auquel l'industrie de l'aviation canadienne est confrontée est qu'elle n'est plus concurrentielle. Les tarifs aériens au Canada sont trop élevés. Vous avez certainement vu, mesdames et messieurs les sénateurs, l'article que le *Globe and Mail* publiait précisément sur cette question dans sa section Affaires, en fin de semaine.

A number of costs compound the final ticket price seen and paid for by the air traveller, including airport rent, fuel taxes, HST, the Air Travellers Security Charge, NAV CANADA fees, and the airport improvement fee. With the exception of the NAV CANADA and airport improvement fees, these costs are government fees and taxes which are ultimately borne by the consumer.

Our airport model in Canada is also in sharp contrast to the model implemented by the United States government. That government makes direct strategic investments in its airports and leverages these investments to facilitate economic growth. The U.S. government provides support for capital projects at both big and small airports and at a level that currently amounts to just over \$2 per passenger per year. Similar strategic airport investments are also being made by other developed and developing countries that have recognized the economic leverage available at their airports.

However, in Canada, support for capital projects is limited to small community airports and is not available for our national airports. While being part of Canada's National Highway System is a cornerstone in obtaining federal funds, being part of the National Airport System excludes federal support.

The net result is that Canada is at a competitive disadvantage for air transportation in comparison to the rest of the world. In fact, a recent World Economic Forum study ranked Canada 114th out of 130 countries in terms of cost competitiveness in the travel and tourism sector. In our view, this is simply not acceptable for Canada.

This is resulting in leakage of traffic to airports located across the border. In Atlantic Canada, especially New Brunswick, our airports and airlines struggle with price competitiveness daily as they compete for business with Bangor, Maine. It is estimated that the Fredericton airport alone loses more than 25,000 passengers per year to Bangor. This represents a significant financial loss to the Canadian economy in terms of airport and airline revenue.

Twenty-six airports are deemed as part of our National Airport System as designated upon transfer. If an airport had over 200,000 annual passengers or was located in a capital city or in a strategic location, it was deemed to be nationally significant and therefore part of the National Airport System. There were seven such airports located in Atlantic Canada, four of which could be classified as small with fewer than 500,000 passengers annually. These small NAS airports have significant capital expenditures, and the revenue collected from traffic volumes is just not sufficient to sustain their capital-intensive assets.

Au nombre des coûts qui composent le coût final d'un billet et qui sont payés par le voyageur figurent : le loyer de l'aéroport, les taxes sur le carburant, la TVH, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, les droits exigés par NAV CANADA et les frais d'améliorations aéroportuaires. À l'exception des droits de NAV CANADA et des frais d'améliorations aéroportuaires, ces coûts sont des droits et des taxes imposés par l'État et que le consommateur doit défrayer en dernier ressort.

Notre modèle d'aéroport, au Canada, contraste en outre fortement avec le modèle mis en œuvre par le gouvernement des États-Unis, qui réalise des investissements stratégiques directs dans ses aéroports et qui les optimise de façon à favoriser la croissance économique. Le gouvernement américain contribue à des projets d'immobilisation dans les aéroports grands ou petits, et ce, à un niveau qui atteint actuellement plus de 2 \$ par passager par année. D'autres pays développés et en voie de développement qui ont reconnu le levier économique que constituent leurs aéroports ont aussi fait des investissements aéroportuaires stratégiques similaires.

Toutefois, au Canada le soutien aux projets d'immobilisation est offert seulement aux aéroports situés dans de petites collectivités, et non pas à nos aéroports nationaux. Alors que le fait de faire partie du réseau routier national du Canada est la pierre angulaire de l'obtention de fonds fédéraux, le fait de faire partie du Réseau national des aéroports exclut le soutien fédéral.

Comme résultat net, comparativement au reste du monde, le Canada se trouve dans une position de désavantage concurrentiel. En fait, une étude récente du Forum économique mondial classait le Canada au 114<sup>e</sup> rang sur 130 pays en ce qui concerne la compétitivité des coûts dans le secteur des voyages et du tourisme. À notre avis, cette situation est tout simplement inacceptable pour le Canada.

Cette situation a mené à un exode du trafic vers les aéroports situés de l'autre côté de la frontière. Au Canada atlantique — et plus particulièrement au Nouveau-Brunswick —, nos aéroports et les transporteurs aériens s'escriment chaque jour avec la compétitivité des prix, alors qu'ils se battent pour rester compétitifs avec Bangor, au Maine. On estime qu'à lui seul, l'aéroport international de Fredericton perd 25 000 passagers chaque année au profit de Bangor. Cela représente une perte financière importante pour l'économie canadienne au titre des revenus des aéroports et des transporteurs aériens.

Vingt-six aéroports ont été désignés membres du Réseau national d'aéroports au moment de leur cession. Si un aéroport accueillait plus de 200 000 passagers par année ou s'il était situé dans une capitale ou dans un endroit stratégique, il était réputé avoir une importance nationale et, par conséquent, faire partie du Réseau national des aéroports. Sept de ces aéroports se trouvent au Canada atlantique, dont quatre pourraient être qualifiés de petits, avec moins de 500 000 passagers par année. Or, ces petits aéroports du RNA ont des dépenses d'immobilisations importantes, et les recettes qui proviennent du volume de trafic ne suffisent pas à entretenir leurs actifs à forte densité de capital.



It is fair to say that at time of transfer of the airports to the Canadian airport authorities, the cost of these obligations and the required revenues to operate and maintain airports was not fully realized by anyone. Clearly the challenges these smaller airports would face financially was not understood. It has become clearer as a number of these smaller NAS airports are not able to maintain their capital infrastructure requirements.

Small NAS airports are struggling to raise the necessary capital for infrastructure improvements to keep up with airside safety-related projects. Runways, taxiways and aprons are becoming increasingly costly to maintain and upgrade. These airports require sustainable, predictable federal funding for essential safety-related airside capital projects.

There are only five airports in Canada located on federal land with passenger traffic of less than 500,000 and four of them are in Atlantic Canada. These airports are currently working with Transport Canada to find a solution to their safety-related infrastructure deficit.

I would like to take this opportunity to bring forward a perspective of some of the non-NAS smaller airports, regional and local airports located in our region, however this issue is not unique to our region in Atlantic Canada.

Local and regionally operated airports have significant challenges in raising the capital required to operate their capital-intensive airports. They rely on infrastructure programming through Transport Canada called the Airports Capital Assistance Program or ACAP. This program has been in place since the transfer of airports from the federal government. Since 2000, it has been funded on average of approximately \$38 million dollars annually. The funding has not increased in over 10 years, but as we all know, the cost of doing business has risen considerably.

For example, the cost to repave the standard 7,500-foot runway is currently in the range of \$10 million. This represents the 50 per cent cost increase since the year 2000 while ACAP program funding has remained constant. There are approximately 200 ACAP-eligible airports across the country. It is an ongoing challenge for these airports to access the limited funds that are available to them. For many of those airports, ACAP is their own source of capital.

Over the course of these hearings, there have been a number of references to customer service and the overall airport experience. I would like to close with a few thoughts on how customer service is integral to everything we do.

As CEOs of airports, safety, security and consistent airport experiences are always top of mind. Our airports take great pride in serving our customers. We have programs to gather customer feedback, and the vast majority of our airports take part in some form of industry benchmarking surveys to measure customer service at their airports. For example, the Halifax Stanfield and Fredericton airports participate in the world-class Airport Service

On peut affirmer à juste titre qu'au moment de la cession de l'aéroport aux autorités aéroportuaires canadiennes, personne ne réalisait vraiment quels seraient les coûts de ces obligations et les revenus qui seraient nécessaires pour exploiter et entretenir les aéroports. Il est clair qu'on ne comprenait pas les défis financiers auxquels seraient confrontés ces petits aéroports. Il est maintenant évident que plusieurs petits aéroports du RNA sont incapables de satisfaire à leurs besoins en matière d'immobilisations.

Les petits aéroports du RNA se démènent pour trouver les capitaux nécessaires à l'amélioration de l'infrastructure pour réaliser des projets liés à la sécurité côté piste. Le coût d'entretien et de mise à niveau des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic est de plus en plus élevé. Ces aéroports ont besoin d'un financement fédéral durable et prévisible pour des projets essentiels d'immobilisation liés à la sécurité côté piste.

Il n'y a que cinq aéroports au Canada qui se trouvent sur le territoire domanial et dont le trafic passager est inférieur à 500 000, et quatre d'entre eux sont au Canada atlantique. Ces aéroports travaillent actuellement avec Transports Canada pour trouver une solution à leur déficit d'infrastructures liées à la sécurité.

Bien que la question ne soit pas propre à notre région, j'aimerais aussi profiter de cette occasion pour faire valoir le point de vue de certains des petits aéroports régionaux et locaux qui ne font pas partie du RNA et qui sont situés au Canada atlantique.

Les aéroports locaux et ceux qui sont exploités au niveau régional ont beaucoup de difficulté à trouver les fonds nécessaires pour exploiter leurs aéroports exigeants en capitaux. Ils comptent sur le programme d'infrastructure de Transports Canada, appelé Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA. Ce programme est en place depuis que le gouvernement fédéral a cédé les aéroports. Depuis 2000, le programme a reçu un financement moyen de près de 38 millions de dollars par année. Ce financement n'a pas augmenté depuis plus de 10 ans, tandis que, comme nous le savons tous, le coût d'exploitation des entreprises s'est considérablement accru.

Par exemple, le coût de repavage d'une piste standard de 7 500 pieds se situe actuellement aux alentours de 10 millions de dollars. Ce montant représente une augmentation de 50 p. 100 du coût depuis l'an 2000, alors que le financement du programme est demeuré constant. Près de 200 aéroports au pays sont admissibles au PAIA, et l'accès aux fonds limités qui sont mis à leur disposition constitue un défi constant. Pour nombre de ces aéroports, le PAIA est leur unique source de fonds.

Au cours de ces audiences, on a fait allusion à plusieurs reprises au service à la clientèle et à l'expérience aéroportuaire globale. J'aimerais conclure par quelques éléments de réflexion sur la façon dont le service à la clientèle fait partie intégrante de tout ce que nous faisons.

À titre de PDG d'aéroports, la sécurité et le dépassement des attentes de nos clients sont toujours en tête de nos priorités. Nos aéroports sont très fiers de servir leurs clients. Nous avons des programmes visant à recueillir les commentaires des consommateurs, et la grande majorité de nos aéroports participent à des analyses comparatives de l'industrie pour mesurer le service à la clientèle dans les aéroports. Par exemple, l'aéroport international Stanfield, à

Quality or ASQ survey. Some other airports participate in the InterVISTAS Customer Satisfaction Benchmarking Program while still others like St. John's track their own performance through statistically significant research conducted at their airports once or twice a year. These surveys provide valuable feedback on where one airport compares to another, and as CEOs, we are able to use this information to identify and work on areas where there may be weakness.

When it comes to the customer experience at airports, airport authorities have a complex business model to manage, but it is a job we take very seriously. It involves active management of more than 20 touch points that directly influence the passenger's experience at our airport. These touch points represent various organizations including airlines, government agencies such as CATSA and the CBSA, security providers, baggage handlers, car rental agencies, food and beverage suppliers, retailers, parking lot attendants, visitor information kiosk personnel, and taxi drivers, just to name a few.

Our job is to create a seamless experience across all of these separate service providers. We work with our airport partners to respond to our customers' expectations and are proud of the work we do. For example, the Greater Moncton and Halifax Stanfield airports have been leaders in offering the nationally certified SuperHost customer service training to all airport suppliers at their airports. Both of those airports have been recognized provincially for their efforts in certifying 100 per cent of staff in this training program.

I will not sit here and say that we always get it right as it is a complex set of relationships to manage, but we do strive to deliver consistently excellent customer experiences at our airport, and that involves many organizations working together to the benefit of air traveller.

In closing, I would like to restate the need to fine-tune our airport model in Canada. Over the past decade, we have invested in our infrastructure, expanded our business and diversified our revenue streams. However, in order to have a more competitive aviation system in Canada, the airport model must evolve. This includes finding ways to adjust the pricing model to address passenger traffic leakage to U.S. airports and investing in our airport infrastructure to support our communities and facilitate further economic growth in the region.

**Senator Mercer:** Thank you, witnesses for being here. Mr. Innes, good to see you again.

Halifax, et celui de Fredericton participent au sondage mondial sur la qualité du service aéroportuaire — le sondage ASQ. Certains autres aéroports participent au programme Customer Service and Benchmarking d'Intervistas, tandis que d'autres encore, dont St John's, assurent eux-mêmes le suivi de leur rendement dans le cadre de recherches statistiquement significatives réalisées à l'aéroport une ou deux fois par année. Ces sondages fournissent des commentaires précieux sur la façon dont un aéroport se compare à un autre, et nous, les PDG, pouvons utiliser ces renseignements pour identifier les secteurs qui pourraient présenter des faiblesses et travailler à corriger ces faiblesses.

En ce qui a trait à l'expérience des clients à l'aéroport, les autorités aéroportuaires utilisent un modèle opérationnel complexe, et c'est un travail que nous prenons très au sérieux. Il exige une gestion active de plus de 20 « points de service » qui influent sur l'expérience des passagers à l'aéroport. Ces « points de service » représentent différentes organisations qui comprennent les transporteurs aériens, des organismes gouvernementaux tels que l'ACSTA et l'ASFC, les fournisseurs de services de sécurité, les manutentionnaires de bagages, les agences de location d'automobiles, les fournisseurs de services de restauration, les détaillants, les préposés des terrains de stationnement, le personnel des kiosques d'information et les chauffeurs de taxi, pour n'en nommer que quelques-uns.

Notre tâche consiste à créer un continuum entre tous les fournisseurs de services. Nous travaillons avec nos partenaires des aéroports pour dépasser les attentes de nos clients, et nous sommes fiers du travail que nous accomplissons. Par exemple, les aéroports internationaux du Grand Moncton et Stanfield, à Halifax, sont des chefs de file en matière de formation à la norme de service à la clientèle « Superhost », agréée à l'échelle nationale. Ils offrent cette formation à tous les fournisseurs de leur aéroport. Les deux aéroports ont été félicités par la province pour les efforts qu'ils ont déployés afin de faire agréer 100 p. 100 de leurs employés en vertu de ce programme de formation.

Je ne suis pas ici pour vous dire que nous ne commettons jamais d'erreurs, étant donné qu'il s'agit d'une relation complexe à gérer. Mais nous nous efforçons d'offrir avec constance à nos clients une excellente expérience aéroportuaire, et cela implique plusieurs organisations qui travaillent ensemble au profit des passagers aériens.

Pour conclure, je tiens à réaffirmer le besoin de raffiner notre modèle d'aéroport, au Canada. Au cours de la dernière décennie, nous avons investi dans notre infrastructure, nous avons pris de l'expansion, et nous avons diversifié nos flux de rentrées, mais pour avoir un système d'aviation plus concurrentiel au Canada, nous devons faire évoluer notre modèle d'aéroport. À cet égard, nous devons trouver des façons d'ajuster le modèle de tarification pour stopper l'exode du trafic de passagers vers les aéroports américains, et nous devons investir dans notre infrastructure aéroportuaire pour appuyer nos collectivités et faciliter la croissance économique dans la région.

**Le sénateur Mercer :** Je remercie les témoins d'être venus aujourd'hui. Monsieur Innes, je suis heureux de vous revoir.

I have a number of questions. I am from Atlantic Canada and I understand some of your issues. I have been in many of the airports that you have mentioned. One of the issues you brought up was the 20 touch points that influence the passenger experience. First, this is a very good list, one we will be using time and time again. It is actually something that we would like to use to measure the service provided.

This is curb-to-curb service. Our travel experience starts when we get out of the car, or bus, or whatever when we arrive at the airport. Our experience ends when we get into a vehicle to leave our destination airport. One of the issues that I constantly ask about is taxi licences. Do you know of a model that works well for taxi licences? Some airports have a multi-licensing scheme, where every taxi in the city can buy a special licence to service the airport; others have a single sole-source contract with one company.

**Mr. Collins:** Both models are now operational in Atlantic Canada. In St. John's our preference has been to find a single supplier and to sign an exclusive arrangement with that taxi provider. In doing so, we have a degree of control over the qualities of both the vehicles and the drivers. We can ensure that there are a number of taxis available after midnight. In many cases in St. John's, the arrival times are between midnight and 3 a.m. and having a number of taxis available at that time is important.

We have opted for the exclusive taxi contract. However, it requires that a taxi company have a sufficient volume of cars and drivers to provide 24/7 service. Where that is not possible in some smaller communities, they have opted for the multiple taxi company model.

**Senator Mercer:** Some airports in Atlantic Canada have been forced to close, for example, in St. Leonard, Edmundston and one in Newfoundland. Yarmouth airport is somewhat open and somewhat closed, depending on how you look at it.

Can the federal government do anything to ensure that these airports, where a large capital investment has been made over the years, continue to operate? Yarmouth airport is somewhat closed, yet 5 million visitors come to the Atlantic region every year. Yarmouth was an entry point until they stopped the ferry service from Maine. Is there anything that we can do to help that situation so that those small airports have a better chance of surviving?

**David Innes, Treasurer, Atlantic Canada Airports Association:** Your first question, Senator Mercer, about taxi service is probably one of the most complex service issues and the smaller the airport, the worse the problem.

At our airport in Fredericton, for example, if you left it open to the free market to get a good taxi company, then there would be no cabs late at night and no cabs on the weekends, when the pubs are operating with the students. There are many more students to be hauled around at that time than on weeknights.

J'ai plusieurs questions à vous poser. Je viens du Canada atlantique et je comprends certains de vos problèmes. J'ai visité nombre des aéroports que vous avez mentionnés. L'une des questions que vous soulevez est celle des points de service qui façonnent l'expérience des passagers. Premièrement, c'est une excellente liste, et nous allons l'utiliser souvent. De fait, c'est quelque chose que nous aimerions utiliser pour mesurer le service offert.

C'est un service porte-à-porte. Notre expérience de voyage commence lorsque nous descendons de voiture ou d'autobus, par exemple, à notre arrivée à l'aéroport, et elle prend fin lorsque nous montons dans un véhicule pour quitter notre aéroport de destination. L'un des aspects dont je m'informe toujours est celui des permis de taxi. Connaissez-vous un modèle qui fonctionne bien pour les permis de taxi? Certains aéroports ont un régime de permis multiples, où chaque taxi de la ville peut acheter un permis spécial pour desservir l'aéroport; d'autres ont un contrat unique avec une entreprise.

**M. Collins :** Les deux modèles sont utilisés actuellement au Canada atlantique. À St. John's, nous avons préféré trouver un fournisseur unique et nous avons signé une entente exclusive avec ce fournisseur de services de taxi. Nous avons ainsi un certain contrôle sur la qualité des véhicules et des chauffeurs. Nous veillons à ce qu'il y ait un certain nombre de taxis disponibles après minuit. Dans bien des cas, à St. John's, les vols arrivent entre minuit et 3 heures et il est important d'avoir des taxis pendant cette période.

Nous avons choisi un contrat exclusif. Toutefois, il faut qu'une entreprise de taxi ait un nombre suffisant de voitures et de chauffeurs pour assurer un service 24 heures sur 24 et sept jours sur sept. Lorsque cela n'est pas possible, dans les petites collectivités, on a choisi le modèle des entreprises de taxi multiples.

**Le sénateur Mercer :** Certains aéroports au Canada atlantique ont dû fermer, par exemple, ceux de St. Leonard et d'Edmundston et un autre à Terre-Neuve. L'aéroport de Yarmouth est à moitié ouvert ou à moitié fermé, selon votre point de vue.

Est-ce que le gouvernement fédéral peut faire quelque chose pour garder ouverts ces aéroports, où des investissements importants ont été faits au fil des ans? Yarmouth est pratiquement fermé, pourtant cinq millions de visiteurs viennent dans la région atlantique chaque année. Yarmouth était une porte d'entrée jusqu'à ce qu'on interrompe le service de traversier du Maine. Est-ce que nous pouvons faire quelque chose pour aider à corriger cette situation, pour que ces petits aéroports aient de meilleures chances de survie?

**David Innes, trésorier, Association des aéroports du Canada Atlantique :** Votre première question, sénateur Mercer, au sujet des taxis, est probablement l'une des questions de service les plus complexes, et plus l'aéroport est petit plus le problème est épineux.

À notre aéroport, à Fredericton, par exemple, si vous laissez le marché jouer pour obtenir une bonne compagnie de taxi, alors il n'y aura pas de taxi tard le soir et jamais en fin de semaine, quand les bars servent les étudiants. Il y a beaucoup plus d'étudiants à transporter à cette heure-là que les soirs de semaine.

That being said, we have invested a lot of money and effort in providing a taxi service that is acceptable to people while trying to ensure that we have a cab there for a reasonable amount of time. As a small airport, when a flight arrives we typically have 50 people getting off an airplane. Some nights three people want a cab; other nights, 20 want a cab. We try to have a system in place that ensures that all those people get the cabs that they need. However, there are some unhappy customers from time to time and some unhappy taxi drivers from time to time — again, the smaller the airport, the more complex the problem. Most small airports would be satisfied with breaking even on that. However, we manage it because if you do not manage it, then it is an unacceptable part of the passengers' experience.

With respect to air service at small airports, you mentioned St. Leonard, and so on. It is as much a problem with the availability of carriers to provide service as it is the availability of the facility. Most of those airports have gone by the boards because there was no one there to provide any service. Regarding service in Yarmouth, even when it was economic, the single carrier there chose not to provide service to Yarmouth and simply moved that service up to Halifax. It is more a lack of availability of carriers and a marketplace for those carriers to thrive than it is a facility issue. If there were carriers, the facility issue would be solved — not that there is not a facility issue for small airports, because there is.

**Senator Mercer:** My final question is with respect to cargo. We continue to talk about passengers, but at Stanfield airport in Halifax cargo is a large component. Surprisingly, a large percentage of the cargo at the entire port of Halifax, including airport, rail and shipping, goes through the airport. December is always our busiest month, mainly shipping lobster to France. However, you have not talked much about the cargo opportunities.

There are certain fees that go along with cargo, but it is not the same price structure as passenger travel. Do you see opportunities for cargo — and, Stanfield seems to be doing okay — in the other airports in the Atlantic region?

**Mr. Collins:** Two of our members, Halifax and Moncton I think, have done a strong job in leveraging the cargo business. In part it is because of good management and partly because it is part of their geography.

Having access to multi-modal transportation opportunities from air, rail and highway sometimes helps. In Moncton, for example, they can unload a large aircraft, put it on the back of trucks, and three hours later it is Central Canada or on the Eastern Seaboard. Those are opportunities that they have leveraged well, as has Halifax. Having access to multi-modal transportation options certainly helps. I think both those members of our association have done quite well.

We do not have quite the same opportunity in St. John's. For the most part we are an importer of cargo for consumption within the province rather than an exporter at this time. We do not enjoy the proximity to the Eastern Seaboard and Central Canada

Cela dit, nous avons investi beaucoup d'argent et d'efforts pour offrir un service de taxi de qualité acceptable tout en essayant de faire en sorte qu'il y ait des taxis pendant une période raisonnable. Dans un petit aéroport, lorsqu'un vol arrive, nous voyons généralement 50 personnes en descendre. Certains soirs, trois personnes veulent un taxi; parfois, elles sont 20. Nous essayons d'établir un système qui garantit que toutes ces personnes trouveront des taxis. Toutefois, il y a des clients mécontents de temps à autre, et des chauffeurs de taxi mécontents de temps à autre — là encore, plus l'aéroport est petit et plus le problème est complexe. La majorité des petits aéroports seraient heureux de ne pas s'en mêler, mais nous gérons le service, parce que si nous ne le faisons pas, cela devient une partie inacceptable de l'expérience du passager.

Pour ce qui est du service aérien dans les petits aéroports, vous avez parlé de St. Leonard, et cetera. C'est autant un problème de disponibilité des transporteurs pour fournir le service que de disponibilité des installations. La majorité de ces aéroports ont dû fermer parce qu'il n'y avait personne pour assurer le service. À Yarmouth, le service était rentable, mais le seul transporteur a quand même décidé de quitter Yarmouth et il s'est simplement réinstallé à Halifax. Le problème tient plus au manque de transporteurs et de marché pour ces transporteurs qu'à une question d'installations. S'il y avait des transporteurs, le problème des installations serait réglé — et je ne dis pas qu'il n'y a pas de problème d'installations dans les petits aéroports, car il y en a.

**Le sénateur Mercer :** Ma dernière question concerne le fret. Nous parlons de passagers, mais à l'aéroport Stanfield, à Halifax, le fret constitue un volet important des activités. Cela est surprenant, mais à Halifax un fort pourcentage du fret, aéroport, chemin de fer et transport maritime confondus, passe par l'aéroport. Décembre est toujours notre mois le plus affairé, surtout pour l'expédition de homards vers la France. Vous ne nous avez pas beaucoup parlé des perspectives du fret.

Certains droits sont perçus pour le fret, mais la structure tarifaire n'est pas la même que pour les passagers. Voyez-vous des perspectives pour le fret — Stanfield semble bien s'en tirer — dans les autres aéroports de la région atlantique?

**M. Collins :** Deux de nos membres, Halifax et Moncton, je crois, ont très bien su exploiter le fret. C'est en partie grâce à une bonne gestion et en partie en raison de la géographie.

L'accès au transport multimodal avec l'air, le rail et la route est parfois un atout. À Moncton, par exemple, on peut décharger un gros aéronef, mettre la marchandise à l'arrière de camions et se retrouver trois heures plus tard au centre du Canada ou sur la côte Est américaine. Ces possibilités ont elles aussi été exploitées, comme à Halifax. Il est certainement utile d'avoir accès à des options de transport multimodal. Je pense que ces deux membres de notre association s'en sont très bien tirés.

Nous avons des possibilités similaires à St. John's. Pour l'instant, nous sommes principalement un importateur de marchandises destinées à la consommation dans la province plutôt qu'un exportateur. Nous n'avons pas de proximité avec la

markets that the people in New Brunswick enjoy. It varies, but those airports that see the opportunity have done a good job of leveraging them and attracting more business.

**Senator Housakos:** Thank you, gentlemen, for being with us this morning. My question is in connection with an issue that was raised by the Minister of Transport when he appeared before us last October. He raised the issue and the question, among many, relates to national airports in Canada.

Regarding the current regime that is in place, in your opinion, should all the airports be treated under the same criteria or should the regime be tailor-made more to the specific concerns and needs of various regional airports?

The other question I have connected to this is how many of the 14 airports in the Maritimes are designated international airports or fall under the national 26 international airports? In your opinion, is this current regime efficient? Does it make sense, in your opinion? Do you think it needs to be restructured or revisited?

**Mr. Collins:** With regard to your first question, it strikes me that the 26 airports that have been designated, for various reasons, as part of the National Airport System should be viewed the same way in the sense that if they were deemed to be part of the national strategy, then they should be seen that way and given that respect.

That said, in that 26 airport list, you have quite a variance in terms of size and location. While they are all seen as being part of the national strategy, the needs vary. The needs of Pearson International Airport vary from those of Fredericton or Gander, for example. They need to be treated equally but different, based on their unique requirements. Those requirements will vary across the country and across airports of varying sizes.

**Mr. Innes:** There are seven NAS airports in the Atlantic region of the 14 airports that are in our association. My view is similar to that of Mr. Collins. Certainly, in 1993 or 1994, when the National Airports Policy was published, there were certain assumptions made with respect to the criteria of what was and was not a NAS airport. That has been modified modestly over time, and it could be well looked at again.

Whether you believe that Canada should have a National Airports System and what that system or national airport system should look like, it always seems to me that the fabric of the country is defined by the national transportation system within it, and that the country has an opportunity to define that. I think it does.

I am not sure that the criteria of NAS, the responsibilities, and the ground lease that NAS airports live with, are entirely appropriate or reasonable, especially if it is treating all airports the same within NAS. We have the same essential ground lease as Toronto and Montreal. Our ability to fulfill the national role in our community is a little more hampered than the larger airports.

côte Est américaine ni le Centre du Canada, comme le Nouveau-Brunswick. Cela varie, mais ces aéroports auxquels des occasions se sont présentées ont fait de l'excellent travail pour les exploiter et attirer les clients.

**Le sénateur Housakos :** Merci, messieurs, d'être avec nous ce matin. Ma question se rapporte à un point que le ministre des Transports a soulevé lorsqu'il a comparu devant nous, en octobre. Il a soulevé la question, entre autres, pour les aéroports nationaux au Canada.

Dans le régime actuel, à votre avis, est-ce que tous les aéroports devraient être traités selon les mêmes critères, ou faut-il adapter le régime en fonction de préoccupations plus précises et des besoins de divers aéroports régionaux?

J'ai une autre question à ce sujet : j'aimerais savoir combien des 14 aéroports des Maritimes sont des aéroports internationaux ou font partie des 26 aéroports nationaux internationaux? Selon vous, est-ce que le régime actuel est efficace? Est-ce qu'il est logique? Pensez-vous qu'il faille le restructurer ou le réaménager?

**M. Collins :** Pour ce qui est de votre première question, il me semble que les 26 aéroports qui ont été désignés pour diverses raisons comme membres du Réseau national d'aéroports devraient être sur le même pied en ce sens que s'ils étaient considérés comme des éléments de la stratégie nationale, alors ils devraient tous être traités comme tel.

Cela dit, la liste des 26 aéroports présente une assez grande diversité en termes de taille et de situation géographique. Tous ces aéroports sont visés par la stratégie nationale, mais leurs besoins varient. Les besoins de l'aéroport international Pearson ne sont pas ceux des aéroports internationaux de Fredericton ni de Gander, par exemple. Il faut les traiter équitablement, mais différemment, en fonction de leurs besoins particuliers. Ces besoins varient selon l'endroit du pays et selon la taille de l'aéroport.

**M. Innes :** Il y a sept aéroports du RNA dans la région de l'Atlantique, parmi les 14 aéroports de notre association. Je suis du même avis que M. Collins. Certainement, en 1993 ou en 1994, lorsque la Politique sur les aéroports nationaux a été publiée, certaines hypothèses ont été formulées concernant les critères de définition d'un aéroport du RNA. Cela a été légèrement modifié et mériterait d'être réexaminé.

Que vous croyiez ou non que le Canada doit avoir un Réseau national d'aéroports et quelle que soit votre opinion sur la forme à lui donner, il me semble toujours que la toile du pays est définie par son réseau national des transports, et le pays peut définir cela. C'est ce que je pense.

Je ne suis pas certain que les critères du RNA, ses responsabilités et les baux des aéroports du RNA soient parfaitement appropriés ou raisonnables, en particulier s'il faut traiter tous les aéroports du RNA de la même façon. Nous avons le même bail que Toronto ou Montréal, essentiellement, mais notre capacité de remplir un rôle national dans notre collectivité est un peu plus réduite que celle des grands aéroports.

In terms of definition of what the system looks like, it probably is not that far off the mark. In fact, in terms of defining the requirements for being a NAS airport, there are many opportunities for that to be modified.

**Senator Housakos:** Of the 14 airports in Atlantic Canada, only five have annual passenger volumes of 250,000 or more. Does this not suggest a possible overcapacity, noting that New Brunswick has three NAS airports within a close proximity of each other?

What would Transport Canada have to do in order to respond to some of the concerns in Atlantic Canada, for example, on the NAS regime that is in place?

**Mr. Innes:** I will talk about what we are as an airport authority. We set up a business model to pay our bills and to invest \$1 million a year in our airport. We operate under that model. We have found, after 10 years in the business, from year to year we are cash positive, even with our traffic level, which is 275,000 passengers this year. We are in a cash positive position yearly and we have not had a year where we have not been.

We find, however, there are big capital projects that we run into every occasionally and these projects must be done, and that is where we will run into problems in our business. In fact, the long-term expenditure that we should be making is probably closer to \$1.6 million rather than \$1 million. We have finished a study this year. That is where we are in terms of our business model. That is the amount of money we are short.

In saying that there are too many airports, in fact we deal with that question a fair amount. As Mr. Collins said in his paper, the old Fredericton is business and government; the new Fredericton is IT and consulting engineers. At one point there were 1,000 people working in consulting engineering offices in Fredericton. It has the fifth largest number of consulting engineers of all of the cities in Canada. It is an oversized industry for the size of the community, and in fact, those people make their living throughout Canada and all over North America. That is our export product and that product needs quick access to an air transportation system. If you move the airport a couple of hours further from the city, then one contract at a time or one employer at a time will start to move those employees out. It is important for our community to have quick access to Toronto particularly and to the world in general.

The nature of our economy has changed, and it is important to have good access. Whether or not there could be a combination of airports, we have looked at this with Saint John. We look for opportunities to work with Saint John and Moncton. To some extent we have a province or a good part of the region where in fact there is a lot of competition between airports. If you have a service to New York, then everyone uses your service to New York. If you have a service to Cancun, everyone in the province uses your service to Cancun. There is a bit of unintended cooperation and a lot of competition and the system does not work that badly.

Quant à la forme du réseau, elle convient sans doute assez bien. De fait, les critères d'appartenance au RNA pourraient être modifiés de nombreuses façons.

**Le sénateur Housakos :** Parmi les 14 aéroports du Canada atlantique, seulement cinq accueillent plus de 250 000 passagers par année. Est-ce que cela n'indique pas une surcapacité, puisque le Nouveau-Brunswick a trois aéroports du RNA qui sont peu éloignés les uns des autres?

Qu'est-ce que Transports Canada devrait faire pour répondre à certaines des préoccupations au Canada atlantique, par exemple, en ce qui concerne le RNA tel qu'il existe actuellement?

**M. Innes :** Je vais vous expliquer ce que nous sommes, en tant qu'autorité aéroportuaire. Nous avons adopté un modèle de gestion pour payer nos factures et investir un million de dollars par année dans l'aéroport. Nous administrons en fonction de ce modèle. Au bout de 10 ans, nous avons constaté que d'année en année nous arrivions à boucler notre budget, malgré notre volume. Notre volume est de 275 000 passagers cette année. Nous ne faisons pas de déficit annuel et nous n'en avons jamais fait.

Nous devons toutefois reconnaître qu'il y a d'importants projets d'immobilisation que nous devons entreprendre à l'occasion, et ces projets doivent être réalisés, et c'est alors que nous avons des problèmes. De fait, les montants qu'il faudrait consentir à long terme seraient de l'ordre de 1,6 million plutôt que d'un million. Nous avons mené à bien une étude, cette année, et c'est ce que nous indique notre modèle d'activité. C'est le montant d'argent qui nous manque.

Vous dites qu'il y a trop d'aéroports, et c'est une question que nous devons souvent examiner. Comme l'a mentionné M. Collins dans sa déclaration, le vieux Fredericton est consacré aux affaires et au gouvernement; le nouveau est tourné vers la TI et le génie-conseil. À une certaine époque, 1 000 personnes travaillaient en génie-conseil à Fredericton. C'était la cinquième ville du Canada en termes de concentration d'ingénieurs-conseils. C'est une industrie disproportionnée si l'on songe à la taille de la collectivité et, de fait, ces personnes travaillent partout au Canada et en Amérique du Nord. C'est notre produit d'exportation, et ce produit doit avoir rapidement accès à un réseau de transport aérien. Si vous réinstallez l'aéroport à deux heures de plus, alors contrat après contrat, employeur après employeur, ils commenceront à déplacer les employés. Pour notre collectivité, il est important d'avoir rapidement accès à Toronto, en particulier, et au monde en général.

La nature de notre économie a évolué, et un bon accès est devenu important. Nous avons examiné avec Saint John l'intérêt que pourrait présenter une combinaison d'aéroports. Nous cherchons des occasions de collaboration entre Saint John et Moncton. Dans une certaine mesure, nous avons une province, sinon une bonne partie de la région, où il y a effectivement beaucoup de concurrence entre les aéroports. Si vous avez un service vers New York, alors tout le monde utilise ce service. Si vous avez un service vers Cancun, tous les habitants de la province l'utilisent. Il y a un peu une coopération fortuite et beaucoup de concurrence, et le système donne d'assez bons résultats.

**Senator Frum:** Gentlemen, in the context of this conversation about keeping our industry competitive, I was struck by one of the numbers in your presentation, which was the number where you said that the cost of building a runway has increased 50 per cent in 10 years and it is now \$10 million. Could you help us understand why it is so expensive, what is the cause of that increase and whether or not that is an Atlantic number, a national number and how that is compared to the U.S.?

**Mr. Collins:** The number we shared I believe is from Atlantic Canada. If you look at what has happened in the past 10 years, and how that would translate into the cost of a runway, you would need to look at the various components. Certainly if you look at the price of oil, the extensive use of liquid asphalt in paving runways has gone up multiple times over that period of time. As well, if you look at cost of construction generally in the country, it has gone up. As it relates to airport construction, with its unique requirements, it has gone up even beyond that. It is simply a matter of looking at the breakdown of the major cost components of runway construction or of repaving.

**Senator Frum:** Does that include a labour component?

**Mr. Collins:** There is a labour component as well.

**Senator Frum:** Is that responsible for the increase, would you say?

**Mr. Collins:** I would be guessing. I will get the information for you, but I do not have it at my disposal right now.

**Mr. Innes:** We have gone through this process with our runway and the only disproportionate growth in cost is in bitumen. There is a lot of asphalt and a lot of bitumen. Those runways are 6,000 feet long, 200 feet wide, and one foot deep.

**Senator Frum:** You also say on the positive side that the traffic at your airport has increased as much as potentially 50 per cent in the last decade, so despite all of the negatives we have been discussing here you have actually seen tremendous growth. How do you explain the growth?

**Mr. Collins:** It varies by province, but Atlantic Canada has experienced a diversification of the economy. Certainly in terms of St. John's, which I can speak to with more clarity, the oil and gas sector has brought substantial benefits to the economy. In addition, our tourism sector has been buoyed not just by our tourism ads but also by the opportunities within the province. In the case of St. John's in particular, we estimate that 55 per cent of our total traffic each year is business travel.

If you are in Montreal and you want to go to Toronto on business you can fly, you can drive or you can take the train. If you are going to St. John's on business, you are going to fly. Much of our growth has been buoyed by increased business travel. The split off 55-45 shifts a bit during the summer when there is more leisure travel. It is a combination of a buoyant economy and as we look to recruit new airlines to serve

**Le sénateur Frum :** Messieurs, dans le contexte de cette conversation sur la préservation de la compétitivité de notre industrie, j'ai été frappée par un chiffre que vous avez mentionné dans votre exposé. Vous avez dit que le coût de construction d'une piste avait augmenté de 50 p. 100 en 10 ans et qu'il était maintenant de 10 millions de dollars. Pourriez-vous nous aider à comprendre pourquoi cela est si coûteux, quelle est la raison de cette augmentation, est-ce que ce chiffre s'applique au Canada atlantique ou à l'ensemble du pays, et comment se compare-t-il avec les coûts aux États-Unis?

**M. Collins :** Le chiffre que nous vous avons fourni, je crois, vaut pour le Canada atlantique. Si vous prenez ce qui s'est passé depuis 10 ans, vous devez en examiner les divers éléments pour en déterminer l'effet sur les coûts de construction d'une piste. Évidemment, si vous regardez le prix du pétrole, la quantité d'asphalte liquide nécessaire pour recouvrir une piste, vous constatez que les coûts ont augmenté de façon radicale au cours de cette période. Les coûts de construction en général ont également augmenté au pays. Pour la construction d'aéroport, où les exigences sont particulières, ils ont augmenté encore plus. Il s'agit simplement d'examiner les divers éléments de coût pour la construction ou le pavage d'une piste.

**Le sénateur Frum :** Est-ce que cela comprend la main-d'œuvre?

**M. Collins :** Il y a également un élément main-d'œuvre.

**Le sénateur Frum :** Est-ce que c'est la cause de l'augmentation, selon vous?

**M. Collins :** Je ne saurais le dire. Je peux vous trouver ce renseignement, mais je ne l'ai pas sous la main.

**M. Innes :** Nous avons fait ce travail pour notre piste, et les seuls coûts qui ont connu une croissance extravagante sont ceux du bitume. Il faut beaucoup d'asphalte et beaucoup de bitume. Ces pistes font 6 000 pieds de longueur, 200 pieds de largeur et un pied de profondeur.

**Le sénateur Frum :** Vous dites aussi, du côté positif, que le volume à votre aéroport a augmenté de 50 p. 100, peut-être, au cours de la dernière décennie, alors malgré tous les éléments négatifs dont nous discutons ici, vous avez connu une croissance extraordinaire. Comment pouvez-vous expliquer cette croissance?

**M. Collins :** Cela varie selon la province, mais le Canada atlantique a connu une diversification de son économie. Certes, à St. John's — la situation que je connais le mieux —, le secteur pétrolier et gazier a produit d'importantes retombées économiques. En outre, notre tourisme a été propulsé non seulement par nos campagnes publicitaires, mais aussi par les occasions à l'intérieur de la province. Dans le cas de St. John's, en particulier, nous estimons que 55 p. 100 de notre volume total chaque année est formé de gens d'affaires.

Si vous êtes à Montréal et que vous voulez aller à Toronto par affaires, vous pouvez prendre l'avion, la voiture ou le train. Si vous allez à St. John's par affaires, vous allez prendre l'avion. Une grande partie de notre croissance a été alimentée par la hausse des voyages d'affaires. Cette répartition, 55-45, varie un peu pendant l'été quand il y a plus de voyages d'agrément. Notre économie est en plein essor, et quand nous cherchons à attirer de

St. John's, they understand the opportunities. The act of providing additional capacity to an airport in fact increases demand for air travel as well. If you make it easy, people will travel more often.

I believe that is what has happened in St. John's and it is a similar story to what has happened elsewhere in the Atlantic Canada although it varies from airport to airport and province to province.

**Mr. Innes:** The businesses growing in the Fredericton area are those that are dependent on air transportation. There has been some price reduction over the last decade in terms of ticket price and that stimulated demand, but I think the industries growing in our economy are the ones that use airplanes.

**Senator Cochrane:** You mentioned five federal airports in Canada that have less than 500,000 passengers and that four of these airports are in Atlantic Canada. Would you identify these airports so we can have that information on our record?

From your perspective, are there certain issues or challenges that these airports face?

**Mr. Innes:** The airports involved are Fredericton, Saint John, Charlottetown, Gander and Prince George, British Columbia. The Prince George airport is obviously outside the region. We are five NAS airports with less than 500,000 passengers, and we have been discussing our issue with Transport Canada for the last 12 months.

Frankly, our issue is that when we have these large air-side and safety related projects, we have a hard time making those investments that we should make for the safety of the passengers and the users. We are not talking about looking for money to build terminals; we are talking about runways, taxiways and those sorts of things. We have had an issue and a discussion going on with Transport Canada for the last 12 months to resolve that problem, and I hope we are making some headway with it.

**Senator Cochrane:** I am from Newfoundland and I am particularly interested in Gander. I know that they are having problems because many of the passengers have to drive to Deer Lake to get a flight, which is a three- or four-hour drive.

**Mr. Innes:** The issue, as was mentioned in the paper, is because there is a clause in the Airport Capital Assistance Program that if you are on federal land, you are excluded from this program. Because we are airports that are essentially owned by the Government of Canada and are on federal government land, we are excluded from the possibility of receiving capital assistance for our projects.

Deer Lake airport, for instance, which is not a NAS airport but is as large as the Fredericton airport, because it is not on federal land, it is eligible for assistance. Because we are owned by the Government of Canada, we are not eligible for assistance from the Government of Canada.

**Senator Cochrane:** That is interesting, thank you.

nouvelles compagnies aériennes à St. John's, elles sont conscientes des possibilités. Le fait d'offrir une capacité supplémentaire dans un aéroport accroît la demande de transport aérien. Si vous rendez les choses plus faciles, les gens voyageront plus.

Je crois que c'est ce qui s'est passé à St. John's, et c'est la même chose ailleurs au Canada atlantique, mais à des degrés variables selon l'aéroport et la province.

**M. Innes :** Les entreprises en croissance dans la région de Fredericton sont celles qui sont tributaires du transport aérien. Il y a eu une certaine diminution des prix au cours de la dernière décennie, les prix des billets, et cela a stimulé la demande, mais je pense que les industries qui grandissent dans notre économie sont celles qui utilisent l'avion.

**Le sénateur Cochrane :** Vous avez parlé de cinq aéroports fédéraux au Canada dont le volume est inférieur à 500 000 passagers et vous avez dit que quatre de ces aéroports étaient au Canada atlantique. Pourriez-vous nous dire desquels il s'agit, pour que nous ayons ce renseignement dans le compte rendu?

Selon vous, est-ce que ces aéroports connaissent des problèmes ou des difficultés?

**M. Innes :** Il s'agit des aéroports de Fredericton, de Saint John, de Charlottetown, de Gander et de Prince George, en Colombie-Britannique. L'aéroport de Prince George est à l'extérieur de la région, cela va sans dire. Nous avons cinq aéroports du RNA qui traitent moins de 500 000 passagers, et nous avons discuté de nos problèmes avec Transports Canada au cours des 12 derniers mois.

Honnêtement, le problème survient quand nous avons ces grands projets côté piste et pour la sécurité, nous avons de la difficulté à faire les investissements nécessaires à la sécurité des passagers et des utilisateurs. Nous ne parlons pas d'argent pour construire des terminaux; nous parlons de pistes, de voies de circulation, ce genre de choses. Nous avons un problème et discutons avec Transports Canada depuis 12 mois pour le régler. J'espère que nous progressons dans ce dossier.

**Le sénateur Cochrane :** Je viens de Terre-Neuve et je m'intéresse particulièrement à Gander. Je sais qu'ils ont des difficultés, parce que nombre de passagers doivent aller par la route jusqu'à Deer Lake pour prendre un avion, et cela représente trois ou quatre heures de route.

**M. Innes :** Le problème, comme nous l'avons indiqué dans notre déclaration préliminaire, c'est qu'il y a une clause dans le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires qui dit que si vous êtes sur des terres domaniales vous n'êtes pas admissible. Comme nos aéroports sont essentiellement la propriété du gouvernement du Canada et que nous nous trouvons sur des terres domaniales, nous ne pouvons pas recevoir d'aide aux immobilisations pour nos projets.

L'aéroport de Deer Lake, par exemple, qui ne fait pas partie du RNA mais qui est aussi grand que celui de Fredericton, ne se trouve pas sur des terres domaniales et il est admissible à un appui. Parce que nous sommes la propriété du gouvernement du Canada, nous ne pouvons pas avoir d'aide du gouvernement du Canada.

**Le sénateur Cochrane :** Cela est intéressant, merci.



Do you think that there is a viable option for increasing domestic competition?

**Mr. Collins:** For a number of years, we have had two domestic carriers, Air Canada and WestJet, serving St. John's and serving it well and effectively. About a year ago, we added Porter Airlines, which provides service to Halifax, Ottawa and on to Toronto Island.

What we found with the addition of the third domestic carrier is what we call "the Porter effect," where fares came down by about 25 per cent almost on day one. That means you can pretty well get a seat to or from St. John's on one of the three domestic carriers when you need it.

As I mentioned before, if you make it easier and convenient for people to travel, it increases a demand for travel. If you make it easier, people will travel more often. If you affect the price point with increased competition, people will travel more often. We have seen that in St. John's.

In that sense, the addition of a third domestic carrier has had a positive effect on the service to the travelling public, both in terms of capacity and choice of routes, as well as in fares. There was a similar impact when a third carrier was added elsewhere in the country.

**Senator Cochrane:** Air Canada is a member of Star Alliance, and United Airlines, an American company, is a member. This alliance is one of the largest in aviation industry. Should companies in global alliances be allowed to merge, become global companies and achieve the economies of scale that we have seen?

**Mr. Innes:** It is not necessarily a bad thing. I do not mean to double-speak it, but I think that specific alliance can work as well for smaller communities as it does for anybody else. As I understand the new relationship between Air Canada, United and Continental, it works for us and it makes services and potential services available to our community that may not be available without it.

It is not necessarily a bad thing. In the absence of any change in policy related to competition across national borders, these kinds of relationships may be a way of moving the agenda forward. I would not be totally negative about it.

**Senator Cochrane:** Does United come into St. John's?

**Mr. Collins:** United and Continental are in the process of finalizing a merger. Continental has been providing daily service from St. John's to Newark, New Jersey, for the past six years. Officially, when the merger is completed, they will be known as United, but they will provide the same service.

**Senator Martin:** I am from the other coast, from Vancouver. I find your advertisements very interesting, as I have not had the opportunity to explore the East Coast.

Pensez-vous qu'il existe une option valable pour accroître la concurrence nationale?

**M. Collins :** Depuis quelques années, nous avons deux transporteurs nationaux, Air Canada et WestJet, qui vont à St. John's et qui offrent un bon service. Il y a environ un an, Porter Airlines est venu s'ajouter et il offre un service entre Halifax et Ottawa, puis jusqu'à l'aéroport des îles de Toronto.

Nous avons constaté qu'avec l'ajout d'un troisième transporteur national, nous avons ce que nous appelons « l'effet Porter », et les tarifs ont diminué d'environ 25 p. 100 presque immédiatement. Cela signifie que l'on peut très bien trouver un siège pour St. John's sur l'un des vols des trois transporteurs nationaux quand on en a besoin.

Comme je l'ai dit, si vous rendez les déplacements plus faciles et commodes, vous augmentez la demande. Si vous rendez les choses plus faciles, les gens voyageront plus. Si vous modifiez le seuil de prix avec une concurrence accrue, les gens voyageront plus. Nous l'avons constaté à St. John's.

En ce sens, l'ajout d'un troisième transporteur national a eu un effet positif sur le service pour les voyageurs, en termes de capacité et de choix de trajets ainsi que de tarifs. Un effet similaire s'est manifesté lorsqu'un troisième transporteur s'est ajouté ailleurs au pays.

**Le sénateur Cochrane :** Air Canada fait partie de Star Alliance, et United Airlines, une compagnie américaine en est également membre. Cette alliance est l'une des plus importantes de l'industrie aérienne. Est-ce que des compagnies membres d'alliances mondiales ont le droit de fusionner pour former des compagnies mondiales et réaliser des économies d'échelle comme nous l'avons vu?

**M. Innes :** Ce n'est pas nécessairement mauvais. Je ne veux pas me contredire, mais je crois que cette alliance, en particulier, donne de bons résultats dans les petites collectivités comme dans les autres. Si je comprends bien la nouvelle relation entre Air Canada, United et Continental, cela est bon pour nous et nous permet d'offrir des services à notre collectivité que nous ne pourrions pas assurer autrement.

Ce n'est pas nécessairement mauvais. En l'absence de changement de la politique sur la concurrence transfrontalière, ce genre de relations pourrait nous aider à progresser. Je ne voudrais pas en dire que du mal.

**Le sénateur Cochrane :** Est-ce que United dessert St. John's?

**M. Collins :** United et Continental se préparent à une fusion. Continental assure un service quotidien entre St. John's et Newark, au New Jersey, depuis six ans. Officiellement, lorsque la fusion sera terminée, la compagnie s'appellera United, mais le service demeurera le même.

**Le sénateur Martin :** Je viens de l'autre côte, de Vancouver. Je trouve vos publicités très intéressantes car je n'ai jamais eu l'occasion d'explorer la côte Est.

I am curious about the Atlantic regional cooperation that takes place among the airports. Naturally, some will be more vibrant. As you speak about the numbers, there is tremendous growth, but the growth will be minimal or stagnant in some airports because of location and numbers.

Would you speak a little bit about the kind of cooperation there is within the region, and in what way that has benefitted or assisted some of the smaller airports — resource sharing, et cetera?

**Mr. Collins:** Let me speak to how we work as the Atlantic Canada Airports Association. The association has been in operation for six or seven years. It consists of the 14 airports; it also consists of representation from Transport Canada, as well as the four Atlantic provinces.

We find our discussions at our meetings tend to be broader than just talking about airports, although there is a tremendous amount of information sharing and collaboration happening between airports. I think what we have seen, as well, is an increasing level of collaboration between the four Atlantic governments in terms of looking to attract tourists to Atlantic Canada.

When tourists come to Atlantic Canada, they can choose where they want to visit. However, there have been efforts between the four provincial tourism departments to find ways to attract more travel into Atlantic Canada.

I am on the board of our St. John's destination marketing organization, whose role is to attract conferences, tourists and other people into St. John's. What we are finding is that airport CEOs have become much more engaged with their communities in terms of looking to attract travellers, whether it be business or leisure travellers, and to facilitate the travel by adding capacity.

As airport CEOs in Atlantic Canada, we understand we exist to serve the community. That invariably gets us engaged in various activities in our cities and towns that look at attracting visitors and improving the economy. We find ourselves worrying about more than what happens at airports; we understand our role as an enabler in the region and have stepped up to that plate as well.

**Mr. Innes:** Our essential mission is to operate an airport and facilitate air service, so we are activists with our various community agencies to ensure that no stone goes unturned in terms of availability of air service to our community.

Speaking to your first question, we work with the airports in our province and region, and the country, to share information and expertise. It is a cooperative community. In fact, I think we have learned over the years that there is more to be gained by cooperation.

**Senator Martin:** That leads me to a question in terms of sharing resources. What happens with smaller airports where it will be challenging for them to diversify their resource base? You spoke of diversifying the revenue streams. Naturally, that is possible in the

Je suis curieuse au sujet de la coopération régionale entre les aéroports du Canada atlantique. Naturellement, certains sont plus dynamiques que les autres. Vous donnez des chiffres, vous parlez d'une croissance extraordinaire, mais la croissance sera minime ou stagnante dans certains aéroports, en raison de l'emplacement et de la fréquentation.

Pourriez-vous nous en dire plus sur le type de coopération qui existe dans la région et nous expliquer comment cela a profité aux petits aéroports ou les a aidés — le partage de ressources, et cetera?

**M. Collins :** Je vais vous expliquer le fonctionnement de l'Association des aéroports du Canada Atlantique. L'association existe depuis six ou sept ans. Elle regroupe 14 aéroports, et Transports Canada et les quatre provinces atlantiques y sont également représentés.

Nous constatons que nos discussions, lors de nos réunions, portent sur des thèmes plus vastes que simplement les aéroports, même si nous échangeons énormément d'information et nous collaborons beaucoup entre aéroports. Je crois que nous avons aussi vu une augmentation du niveau de collaboration entre les quatre gouvernements de la région pour attirer le tourisme au Canada atlantique.

Lorsque les touristes viennent au Canada atlantique, ils peuvent choisir ce qu'ils veulent visiter, mais les quatre ministères provinciaux du Tourisme ont collaboré pour trouver des moyens d'attirer plus de voyageurs au Canada atlantique.

Je suis membre de notre organisation de marketing de destination pour St. John's, son rôle consiste à attirer les conférences, les touristes et d'autres voyageurs à St. John's. Nous constatons que les PDG des aéroports se sont beaucoup plus mobilisés au sein de leurs collectivités pour essayer d'attirer les voyageurs, les gens d'affaires ou les vacanciers et de faciliter les déplacements grâce à un accroissement de la capacité.

Nous, les PDG des aéroports du Canada atlantique, nous comprenons que nous sommes là pour servir la collectivité. Cela nous amène inévitablement à collaborer à diverses activités de nos villes qui visent à attirer les visiteurs et à stimuler l'économie. Nous ne nous soucions pas uniquement de ce qui se passe dans les aéroports; nous comprenons notre rôle de facilitateurs dans les régions et nous avons pris nos responsabilités à cet égard.

**M. Innes :** Notre mission principale est d'administrer l'aéroport et de faciliter le service aérien, alors nous sommes des activistes auprès de nos agences communautaires pour veiller à ce que rien ne soit oublié en termes de disponibilité du service aérien pour notre collectivité.

Pour ce qui est de votre première question, nous travaillons avec les aéroports de la province, de la région et du pays pour partager l'information et le savoir-faire. C'est une communauté axée sur la coopération. De fait, je pense que nous avons appris au fil des ans que la coopération peut être très fructueuse.

**Le sénateur Martin :** Cela m'amène à une question concernant le partage des ressources. Que se passe-t-il dans le cas des petits aéroports qui ont de la difficulté à diversifier leur base de ressources? Vous avez parlé de diversifier les flux de rentrée.

bigger airports, but are there other opportunities, such as an Atlantic general fund? If smaller airports are reliant on one source of capital, government funding, how do they diversify their resource base so they can meet the needs beyond government funding?

**Mr. Innes:** Airports are a high fixed-cost business. To have a runway for one airplane is the same as having a runway for a thousand. To plow a runway for one is the same as plowing for 10 runways. Your costs are largely fixed and your revenue is based on the amount of traffic. It is directly related to the number of passengers you have.

At the small-scale end of the industry, which I am at, you are always challenged. The need for us and our airport is we cannot afford to go on investing only \$1.1 million. We have to get up into that extra little bit, or we have to grow our revenue sufficiently to do that.

There is only so much you can do as a small airport. We will not open a shopping mall in our airport as in Vancouver. People just walk through, get on a plane and away they go. They do not linger at all. In fact, our business model is based on them not lingering. We can do things with our land and our parking and we can raise our rates and this sort of thing, but there are limits.

When we started this five-airport issue, we talked to the airports that had 500,000 passengers, Moncton and London, Ontario, and we talked to them across the country, and asked if they had this problem. Once they got to the 500,000, they said they did not have this problem, but below that number, there is this problem of being short of the proper scale to enable us to operate.

**Senator Martin:** This question is somewhat unrelated, but this morning I attended a breakfast event with an Asian business association, and we were talking about the re-emergence of the Asian market. We discussed how this market moves in waves. I heard how Koreans are intrigued by the Atlantic region, the geographical landscape; the history really speaks to some sort of synergy and similarity with the Asian landscape. We naturally think of Europe as the closest market to the Atlantic provinces, but I assume that the Asian market on the other side is also a place to consider. These very specific, unique regional textures make Canada unique. Big cities are all over the world, but Canada is unique because of places like the Atlantic provinces and other parts of Canada. Tourism is one area of potential growth in Atlantic Canada.

**Senator Merchant:** Good morning to both of you. I would like to focus on the part of your presentation that said that Canada ranked 114th out of 130 countries in terms of cost competitiveness in the travel and tourism sector. That is a huge problem. The newspaper said that Toronto had the dubious distinction of charging the highest landing fees of any airport in the world.

Naturellement, c'est possible pour les grands aéroports, mais est-ce qu'il y aurait d'autres possibilités, par exemple, un fonds général pour l'Atlantique? Si les petits aéroports doivent compter sur une source de capitaux, le financement gouvernemental, comment peuvent-ils diversifier leur base de ressources pour pouvoir répondre aux besoins que le financement gouvernemental ne suffit pas à satisfaire?

**M. Innes :** Les aéroports sont des entreprises qui ont des coûts fixes élevés. Il en coûte autant d'avoir une piste pour un avion que pour 1 000 avions. Il en coûte autant de déneiger une piste pour un avion ou pour 10. Vos coûts sont essentiellement fixes, et votre revenu est lié au volume des activités. C'est directement lié au nombre de passagers que vous accueillez.

Si vous faites partie des petits, comme moi, vous avez toujours des difficultés. Notre aéroport ne peut pas se permettre d'investir seulement 1,1 million. Il faut en mettre un peu plus, ou alors augmenter suffisamment les revenus.

Les possibilités sont limitées dans un petit aéroport. Nous n'ouvrirons pas de centre commercial comme celui de Vancouver. Les gens ne font que passer, ils prennent l'avion et ils partent. Ils ne traînent pas du tout. De fait, notre modèle d'entreprise est fondé là-dessus. Nous pouvons faire certaines choses sur notre terrain et dans notre stationnement, nous pouvons relever nos prix, ce genre de choses, mais il y a des limites.

Lorsque nous avons commencé à discuter de cette question des cinq aéroports, nous avons parlé à des aéroports qui avaient 500 000 passagers, Moncton et London, en Ontario, et nous avons demandé à d'autres aéroports du pays s'ils avaient connu ce problème. Lorsqu'ils arrivent à 500 000, ils affirment qu'ils n'ont pas ce problème, mais en deçà de ce nombre, c'est un problème, le volume n'est pas suffisant pour nous permettre de bien fonctionner.

**Le sénateur Martin :** Cette question est un peu hors contexte, mais j'étais ce matin à un petit-déjeuner avec une association d'entrepreneurs asiatiques et nous parlions de la réémergence du marché asiatique. Nous discutons de la façon dont ce marché évolue par vagues. J'ai entendu dire que les Coréens étaient intrigués par la région Atlantique, par sa géographie. L'histoire semble vraiment créer une sorte de synergie et des similarités avec le paysage asiatique. Nous considérons naturellement l'Europe comme le marché le plus rapproché pour les provinces atlantiques, mais je suppose que le marché asiatique, à l'opposé, devrait aussi être envisagé. Ces textures très particulières, uniques, caractérisent le Canada. Il y a des grandes villes partout dans le monde, mais le Canada se distingue par des régions comme les provinces atlantiques et d'autres secteurs du pays. Le tourisme est un secteur de croissance éventuelle pour le Canada atlantique.

**Le sénateur Merchant :** Bonjour, messieurs. J'aimerais me concentrer sur la partie de votre exposé où vous disiez que le Canada est au 114<sup>e</sup> rang sur 130 pays pour ce qui est de la compétitivité des coûts dans le secteur des voyages et du tourisme. C'est un énorme problème. Les journaux ont dit que Toronto se démarquait, hélas, du fait qu'il exige les frais d'atterrissage les plus élevés au monde.

You talked about the leakage we have to the nearby airports in the U.S. It is a huge problem, and we have heard this from many presenters. How can we manage this? Cost is important to people, and when they look at their travel budget, they will not go to places that are so much more expensive. What thoughts do you have for managing this?

**Mr. Collins:** I suspect there are a number of factors that would play into Canada's ranking out of 130 countries, and I am sure none of us are happy with where we are ranked. No one likes to see Canada in the lower quartile or decile of anything.

With respect to the topic of your study, we have mentioned it throughout and others have mentioned it in their testimony, the place to start is the issue of airport rent charged to NAS airports. I am not sure if there is a firm policy stated, but I think it is fair to say that any airport currently paying rent, if relieved of that burden, would flow those savings back to the carriers that service their airport. If that translates into lower fares for travel in or destined to Canada, that is a start.

**Mr. Innes:** The traffic leakage problem is getting worse as time goes on, and in the last few years it has become very noticeable at our airport. I was at a meeting yesterday morning in New Brunswick, and a person who I was meeting with who flies all over the world and flies business class to Europe told me he went to Bangor six times from Moncton last year to get flights because the prices in New Brunswick were just too high.

The leakage of traffic is not confined to people going south on vacation but is a general situation, and so we are losing a lot of traffic and revenue due to it.

To make it better there must be a good examination of the air transportation business in general in Canada and how it is viewed. In my view, it is totally out of balance with other modes of transportation. The people of Canada subsidize road transportation, rail passenger transportation, marine transportation, yet look to air transportation for revenue. That really must stop, whether it is in rents or whether it is in municipal taxes.

Last year I think the municipal tax bill of the Montreal airport from the City of Montreal was in excess of \$50 million. The people in Fredericton end up paying that tax bill because Air Canada ends up paying it. We have Air Canada service, and so every air passenger in Canada ends up paying these high bills.

Somewhere along the line, air transportation must be considered in balance with the other transportation modes and not have this special status of supplying money to governments.

**Senator Merchant:** Do you think the fierce competition in the U.S. helps them to keep their base fares down? That is also an aspect.

Vous avez parlé de l'exode des passagers vers les aéroports voisins aux États-Unis. C'est un énorme problème, et de nombreux témoins nous en ont parlé. Comment pouvons-nous gérer cela? Le coût est important, et lorsqu'on regarde le budget des voyageurs, ils n'iront pas aux endroits qui sont tellement plus coûteux. Comment pensez-vous pouvoir gérer cela?

**M. Collins :** J'imagine qu'il y a divers facteurs qui entrent en compte dans le classement du Canada sur 130 pays, et je suis certain que personne ne se réjouit de notre rang. Personne n'aime voir le Canada dans le dernier quartile, le dernier décile.

Pour en revenir au thème de votre étude, vous avez toujours dit, et d'autres l'ont mentionné dans leurs témoignages, qu'il fallait commencer par le loyer des aéroports RNA. Je ne sais pas s'il existe une politique officielle, mais je crois qu'il est juste de dire que si les aéroports n'avaient plus à payer de loyer, ils répercuteraient ces économies sur les transporteurs qui leur assurent des services. Si cela permettait de réduire les tarifs pour les voyageurs au Canada ou à destination du Canada, ce serait déjà un début.

**M. Innes :** Le problème de l'exode des voyageurs ne fait qu'empirer. Ces dernières années, il est devenu particulièrement marqué à notre aéroport. J'étais à une réunion, hier, au Nouveau-Brunswick, et quelqu'un qui voyage dans le monde entier, en classe affaires en Europe, m'a dit qu'il était allé de Moncton à Bangor six fois l'an dernier, pour prendre l'avion, parce que les prix au Nouveau-Brunswick étaient trop élevés.

Nous ne perdons pas seulement les voyageurs qui vont passer les vacances dans le sud, le problème de l'exode des voyageurs est un problème général qui nous fait perdre énormément de voyageurs et de recettes.

Pour améliorer la situation, il faut examiner attentivement le secteur du transport aérien en général au Canada et la perception qu'on en a. Selon moi, il ne se compare absolument pas avec les autres modes de transports. Les Canadiens subventionnent le transport routier, le transport ferroviaire des passagers et le transport maritime, mais ils s'attendent à ce que le transport aérien produise des recettes. Il faut mettre un terme à cela, qu'il s'agisse des loyers ou des taxes municipales.

L'an dernier, je crois, la facture de taxes municipales pour l'aéroport de Montréal, à Montréal, dépassait les 50 millions de dollars. Les gens de Fredericton finissent par payer cette facture de taxes parce qu'Air Canada la paye. Nous sommes desservis par Air Canada, alors tous les passagers au Canada paient ces factures de taxes.

Tôt ou tard, il faudra considérer le transport aérien comme les autres modes de transport et ne pas lui imposer ce statut spécial de fournisseur de revenus pour le gouvernement.

**Le sénateur Merchant :** Pensez-vous qu'aux États-Unis, la concurrence féroce les aide à maintenir des tarifs abordables? C'est aussi un aspect.

**Mr. Innes:** I think competition is pretty fierce in Canada. I just think that the price points are higher in Canada because the costs are higher. We have been talking to U.S. carriers to come into Canada, and they just say, "No, thank you. It is too expensive. In our case, we think we will serve Canada from Bangor," and they have.

**Senator Housakos:** Let us take an airport like Halifax as an example. If you were to eliminate the airport tax, eliminate the airport rent that is paid to Transport Canada, eliminate the municipal taxes, eliminate the security fees paid, what would be the discounted percentage rate that your passenger would be saving? If we eliminate all those costs you talk about, what would be the savings to our citizens on an average flight? Would it be 4 per cent, 10 per cent? Would it be \$30 a ticket, \$100 a ticket? Will it be 50 per cent?

**Mr. Collins:** Assuming that the airlines passed the savings on to the traveller, then the savings could be substantial. I am not sure that I can speak to Halifax as an example, but, in terms of proportion, I would hazard a guess that if the municipal taxes, and so on, were removed, you could probably expect to see something in the area of a minimum discount of 25 per cent.

**Senator Housakos:** What would be the other issues concerning the higher cost compared to what our competitors are offering south of the border? Beyond those fees, what are the additional discrepancies between what we face in the marketplace compared to the U.S. side?

**Mr. Innes:** NAV CANADA fees would be one. I think there are security fees in the U.S. but not here. They put \$2.02 into the capital program of American airports. I forget the numbers, but the landing fees in Chicago are probably one third of what they are in Toronto. All of these costs end up somewhere. The cost of the airports end up in the landing fees and that is a good place to look.

**Senator MacDonald:** I want to go back to the National Airport System that was set up in 1994. There seemed to be two criteria for setting it up: capital city or the volume in the airports.

Looking at the list of airports in both sections, and the way you have them classified, what are the advantages, both structurally and economically, of being in the NAS versus the local or regional airport system?

I raise that because I know that some airports do not want to go into the national system because they say it will cost them too much. Are their airports in there that, perhaps, would be better off in the local system?

**Mr. Innes:** The fundamental disadvantage is the 250-page ground lease by which we must live and the fact that the Government of Canada owns the land and the airport, and, as a business, you do not have access to that resource. The advantage is that the Government of Canada owns the airport and it will be there for a long time.

**Senator MacDonald:** You mean in the local system.

**M. Innes :** Je crois que la compétition est également féroce au Canada. Je pense simplement que les seuils de prix sont plus élevés ici, parce que les coûts sont supérieurs. Nous avons parlé à des transporteurs américains qui pourraient venir au Canada, et ils nous disent « Non merci, c'est trop cher. Nous allons desservir le Canada depuis Bangor », et c'est ce qu'ils font.

**Le sénateur Housakos :** Prenons un aéroport comme Halifax, par exemple. Si vous éliminez la taxe d'aéroport, le loyer de l'aéroport qui est payé à Transports Canada, si les taxes municipales et les droits de sécurité disparaissaient, quel serait le pourcentage de rabais que vous pourriez offrir à vos passagers? Si nous éliminons tous ces coûts dont vous parlez, quelle serait l'économie par vol pour nos citoyens en moyenne? Est-ce que ce serait 4 p. 100, 10 p. 100? Est-ce que le billet coûterait 30 \$, 100 \$? Est-ce que ce serait 50 p. 100?

**M. Collins :** Si l'on suppose que les compagnies aériennes font bénéficier le voyageur de leur économie, alors les économies pourraient être importantes. Je ne sais pas si je peux prendre l'exemple de Halifax, mais la proportion, selon moi, si les taxes municipales et le reste étaient éliminés, vous pourriez probablement vous attendre à un rabais d'au moins 25 p. 100.

**Le sénateur Housakos :** Quels seraient les autres aspects liés au coût élevé si l'on compare avec ce qu'offrent nos concurrents au-delà de la frontière? Outre ces frais, quels sont les autres écarts entre notre marché et celui des Américains?

**M. Innes :** Les droits de NAV CANADA en sont un. Je pense qu'il y a des droits de sécurité aux États-Unis, mais pas ici. Ils versent 2,02 \$ dans le programme américain pour les immobilisations des aéroports. J'oublie les chiffres, mais les droits d'atterrissage à Chicago sont probablement le tiers de ce qu'ils sont à Toronto. Tous ces coûts se répercutent quelque part. Les coûts des aéroports sont englobés dans les droits d'atterrissage, et ce serait un bon élément à examiner.

**Le sénateur MacDonald :** Je veux revenir au Réseau national d'aéroports qui a été créé en 1994. Il semblait y avoir deux critères pour en faire partie : être l'aéroport d'une capitale ou avoir un certain volume.

Si je regarde la liste des aéroports dans les deux sections, la façon dont ils sont classés... quels sont les avantages structureux et économiques de l'appartenance au RNA plutôt qu'au réseau des aéroports locaux et régionaux?

Je soulève la question parce que je sais que certains aéroports refusent d'entrer dans le réseau national parce qu'il coûte trop cher. Est-ce que les aéroports s'en tireraient mieux dans le réseau local?

**M. Innes :** Le principal inconvénient est le bail de 250 pages que nous devons signer pour la location du terrain et le fait que le gouvernement du Canada est propriétaire du terrain et de l'aéroport. Comme entreprise, vous n'avez pas accès à ces ressources. L'avantage, c'est puisque le gouvernement du Canada en est propriétaire, la survie de l'aéroport n'est pas menacée.

**Le sénateur MacDonald :** Vous voulez dire pour le réseau local.

**Mr. Innes:** Yes.

**Senator MacDonald:** Are there any operational advantages of being in the National Airport System in terms of volume or levels of traffic?

**Mr. Collins:** No. I was smiling when you asked the question because I think the primary benefit to the airports would be reputational — that is, you are seen as part of the national strategy in transportation. There is a benefit, as Mr. Innes says, to the government in that you have identified a group of airports that are strategic for the entire country. Beyond the reputational benefits of an airport being seen as part of the national strategy, there are not many practical day-to-day benefits.

**Senator MacDonald:** In terms of operational costs, particularly in a tight market, if you were under the local and regional umbrella you would probably prefer to stay there.

I am thinking of two airports with which I am familiar. One is Saint John, New Brunswick; the other is Sydney, Nova Scotia. When I look at the map, the only one that is part of the National Airport System in Nova Scotia is Halifax. You have three in New Brunswick, although Halifax is located in the larger province and, geographically, that city is separated from all the other airports.

Would Saint John, New Brunswick, be better off under that system?

**Mr. Innes:** I do not want to speak for the Saint John airport. I think they would be open to having that discussion.

**Senator MacDonald:** Are they trapped in the system because of their volume?

**Mr. Innes:** Yes, and Sydney is, too. However, Deer Lake has more than 200,000 passengers. It exceeds the old criteria, but it is not part of the national system.

**Senator MacDonald:** If it fits under the criteria, why is it not be part of the national system?

**Mr. Collins:** That is a good question.

**Mr. Innes:** I expect they chose to stay out of the national system.

**Senator MacDonald:** According to the criteria, they could not choose to stay out, could they? They must go in, is that right?

**Mr. Innes:** Yes.

**Senator MacDonald:** You said there were 14 airports. I am looking at the list and see only 13. Which airport is not in there? Would it be Yarmouth?

**Mr. Collins:** Yarmouth should be on the list.

**Senator MacDonald:** It is not.

**Mr. Collins:** Is Miramichi there?

**Senator MacDonald:** Yes. Thank you.

**M. Innes :** Oui.

**Le sénateur MacDonald :** Est-ce qu'il y a des avantages opérationnels à faire partie du Réseau national d'aéroports en termes de volume ou de niveaux de trafic?

**M. Collins :** Non. J'ai souri quand vous avez posé la question parce que je crois que le principal avantage pour les aéroports tient à la réputation — vous êtes considéré comme participant à une stratégie nationale du transport. C'est un avantage, comme l'a dit M. Innes, pour le gouvernement parce que vous avez un groupe d'aéroports stratégiques désignés dans l'ensemble du pays. Outre les avantages pour la réputation de l'aéroport, la participation à une stratégie nationale n'offre pas beaucoup d'intérêt concrètement, au quotidien.

**Le sénateur MacDonald :** Pour ce qui est des coûts opérationnels, en particulier quand le marché est encombré, si vous étiez un aéroport local ou régional, vous préféreriez le rester.

Je pense à deux aéroports que je connais bien, celui de Saint John, au Nouveau-Brunswick et celui de Sydney, en Nouvelle-Écosse. Si je regarde la carte, le seul qui fasse partie du Réseau national d'aéroports en Nouvelle-Écosse est Halifax. Il y en a trois au Nouveau-Brunswick, même si Halifax se trouve dans une province qui est plus grande et que, géographiquement, la ville se trouve loin de tous les autres aéroports.

Est-ce que Saint John, au Nouveau-Brunswick, s'en tirerait mieux dans ce réseau?

**M. Innes :** Je ne veux pas parler pour l'aéroport de Saint John. Je crois qu'il serait ouvert à la discussion.

**Le sénateur MacDonald :** Est-ce qu'il est coincé dans le réseau en raison de son volume?

**M. Innes :** Oui, et Sydney également. Toutefois, Deer Lake accueille plus de 200 000 passagers. Il répond largement à l'ancien critère, mais il ne fait pas partie du réseau national.

**Le sénateur MacDonald :** S'il répond au critère, pourquoi n'est-il pas dans le réseau national?

**M. Collins :** C'est une bonne question.

**M. Innes :** Je crois qu'il a choisi de rester à l'extérieur.

**Le sénateur MacDonald :** D'après les critères, il ne peut pas choisir de rester à l'extérieur, n'est-ce pas? Il doit s'intégrer au réseau, c'est bien cela?

**M. Innes :** Oui.

**Le sénateur MacDonald :** Vous avez dit qu'il y avait 14 aéroports. Je regarde la liste et je n'en vois que 13. Lequel nous manque? Est-ce que c'est Yarmouth?

**M. Collins :** Yarmouth devrait être sur la liste.

**Le sénateur MacDonald :** Il n'y est pas.

**M. Collins :** Est-ce que Miramichi s'y trouve?

**Le sénateur MacDonald :** Oui. Merci.

**Senator Plett:** You cited all the reasons why it is so much more costly to fly in or out of Canada than in other countries and why we are ranked 114th out of 130. I am from the province of Manitoba and we experience the same problem with leakage to places like Grand Forks and Fargo.

I am not sure that the answer is as simplistic as what has been suggested. We are comparing ourselves to the United States. We have one tenth of the population in an area larger than the United States. I do not know how we can ever compete with the United States on air traffic prices short of, as the United States does, having many subsidies.

We heard the other day that most of these airports do not pay airport taxes. However, that must come out of the revenue then of the United States treasury and it would have to come out of our treasury. The answer to the problem is not taking it from one pocket and putting into another because, at some point, we want to balance our budget. We are running a deficit budget and I am not sure, where adding these taxes to the general revenues of the country solves the problem.

I would like you to touch a bit more on that because I do not think the answer is as simple as has been suggested.

**Mr. Innes:** I understand what is happening close to me, for instance, in Presque Isle, Maine. We lose some traffic to Bangor and some traffic to Presque Isle, Maine. Presque Isle, Maine, is a pretty small place and it has a fairly good air service. From one end of this country to the other, there is nothing that compares to Presque Isle, Maine. Many small U.S. communities have that type of service.

We have a smaller country with less population. It is a bit of a string bean of a country without many large cities, you are right. However, somewhere on the bottom end of the scale, we are not providing air service in communities the size of those that the United States provides.

We looked at Montana at one point because they have six cities with between 15,000 people and 150,000 people, not unlike New Brunswick. If you look at what is going on in Montana with respect to air service as compared to what is going on in New Brunswick with air service, it is a remarkable difference.

I think we must respect scale, but I think we should recognize that we have both a cost issue and an air service issue in this country.

**Senator Plett:** Are the airlines flying into Presque Isle, Maine, making money?

**Mr. Innes:** They would not be flying in if they were not.

**Senator Plett:** I think they would. I do not think Air Canada is making money at every airport into which they fly. Requirements are made of them so that if they want to fly in to certain places, they must service other places. You are the experts.

**Mr. Innes:** I would love to know into which communities they are flying that they are not making money.

**Le sénateur Plett :** Vous avez mentionné toutes les raisons pour lesquelles il est beaucoup plus coûteux de prendre l'avion au Canada que dans d'autres pays et expliqué pourquoi nous sommes 114<sup>e</sup> sur 130. Je viens du Manitoba, et nous avons le même problème d'exode vers des endroits comme Grand Forks et Fargo.

Je ne suis pas certain que la réponse soit aussi simple que ce que vous suggérez. Nous nous comparons aux États-Unis. Nous avons le dixième de la population sur une superficie plus vaste que celle des États-Unis. Je ne sais pas comment nous pouvons même faire concurrence aux États-Unis pour les prix des voyages aériens, à moins de faire comme les États-Unis et d'accorder de nombreuses subventions.

On nous a dit, il y a quelques jours, que la majorité de ces aéroports ne payaient pas de taxes d'aéroport. Toutefois, cet argent doit sortir du trésor américain, et il devrait aussi sortir de nos coffres. La réponse au problème n'est pas de prendre dans une poche plutôt que dans une autre, parce que tôt ou tard nous voulons équilibrer notre budget. Nous avons un déficit, et je ne suis pas certain que le fait d'ajouter ces taxes aux recettes générales du pays règle le problème.

J'aimerais que vous nous en disiez un peu plus, parce que je ne crois pas que la réponse soit aussi simple que ce que vous proposez.

**M. Innes :** Je comprends ce qui se passe près chez moi, par exemple à Presque Isle, dans l'État du Maine. Nous perdons des passagers au profit de Bangor et une partie au profit de Presque Isle, dans le Maine. Presque Isle, c'est tout petit, mais le service aérien y est tout à fait acceptable. D'un bout à l'autre de notre pays, rien ne se compare à Presque Isle. De nombreuses petites collectivités américaines ont un service de ce type.

Nous avons un petit pays avec moins d'habitants. Il a un peu l'aspect d'un ruban, sans grande ville. Vous avez raison. Toutefois, quelque part au bas de l'échelle, nous n'offrons pas un service aérien à des collectivités de la même taille que celles qui sont desservies aux États-Unis.

Nous avons étudié le Montana, parce qu'il y a là six villes de 15 000 à 150 000 habitants, c'est un peu comme le Nouveau-Brunswick. Si vous regardez ce qui se passe au Montana, pour le service aérien, en comparaison de ce qui se passe au Nouveau-Brunswick, la différence est remarquable.

Je crois que nous devons tenir compte de la différence d'échelle, mais je pense que nous devrions aussi reconnaître que nous avons des problèmes de coût et des problèmes de service aérien dans notre pays.

**Le sénateur Plett :** Est-ce que les compagnies aériennes qui vont à Presque Isle, dans le Maine, font de l'argent?

**M. Innes :** Elles n'iraient pas si elles n'en faisaient pas.

**Le sénateur Plett :** Je crois qu'elles iraient. Je ne pense pas qu'Air Canada fasse de l'argent dans chaque aéroport qu'elle dessert. Elle a des exigences à respecter. Si elle veut desservir certains endroits, elle doit aussi se rendre dans d'autres aéroports. Vous êtes les spécialistes.

**M. Innes :** J'aimerais savoir dans quelles collectivités elle va sans faire d'argent.

**Mr. Collins:** Me, too.

**Senator Plett:** So would I, but I would also like you to get us a more exact figure on, as Senator Housakos asked, how much this airline ticket would cost if we took all the taxes off. That figure has to be available and I would be curious to know the exact figure. Obviously, as you suggested, Mr. Collins, that savings would have to be passed on, but I am not quite as confident as you are about that happening.

Anyway, I have made my point. I think we have a competition issue in Canada. We have really only two domestic airlines, and now Porter is getting into it.

Throughout most of your presentation, I thought you were giving us a success story because it really is in my opinion. You have cited an average growth of 5 per cent since 2002, yet you claim that the high cost of air travel in Canada is adversely affecting competitiveness in Atlantic Canada's airports.

I would like you to touch on how you reconcile these two statements. To me one is saying that you are really successful and the other is saying that it is tough to do business.

**Mr. Collins:** Thank you for that question and for noticing in the remarks that I was talking about quite a success story. It is quite remarkable how the four provinces in Atlantic Canada have grown and have prospered and have done things to help themselves do that.

We are saying that in part the air access and service that we have provided has helped that growth occur, because it does not happen without air access. All we were signalling in our comments is that we would like to keep that moving in the right direction. We do not think we have peaked in terms of what is possible in either of our airports, or in Atlantic Canada, and we are simply advocating that we do two things. We advocate removing the cost impediments that exist not just for our region but for the country to the extent that that will translate into lower fares and therefore more travel. This also will address, on the part of some of the smaller NAS airports and some of the small non-NAS airports, their need to access capital for fundamental safety and operational needs.

**Senator MacDonald:** Mr. Innes, you were talking about the traffic into small communities in the United States. How much of that is related to the fact that they already have airport infrastructure in place and have had it in place for 50 or 60 years? The cost of establishing an airport in any small community would be prohibitive today. How much is related to that cost?

**Mr. Innes:** Some of it is, but there is much more money for airport development on the U.S. side than on the Canadian side. We have had perfectly good airports that have not been able to keep their air service. The bigger issue in the small communities in the U.S. is the Government of the United States has a small community air service program and U.S. Airways is making money in Presque Isle but not without some help.

**M. Collins :** Moi aussi.

**Le sénateur Plett :** Et moi aussi, mais j'aimerais aussi que vous nous fournissiez des chiffres plus exacts, comme l'a demandé le sénateur Housakos, sur ce que coûterait le billet d'avion s'il n'y avait plus de taxes. Ce chiffre doit exister quelque part, et je serais curieux de le connaître. Évidemment, comme vous l'avez dit, monsieur Collins, il faudrait répercuter ces économies, mais je ne suis pas aussi confiant que vous l'êtes au sujet de ce qui se passerait.

Enfin, j'ai dit ce que je voulais dire. Je crois que nous avons un problème de concurrence au Canada. Il n'y a vraiment que deux compagnies nationales, et Porter qui commence à se tailler une place.

Pendant presque tout votre exposé, j'avais l'impression que vous nous présentiez une réussite, parce que c'est vraiment ce que je pense. Vous avez cité une croissance moyenne de 5 p. 100 depuis 2002, mais vous affirmez que le coût élevé du transport aérien au Canada nuit à la compétitivité des aéroports du Canada atlantique.

J'aimerais que vous m'expliquiez comment vous pouvez concilier ces deux affirmations. D'une part, vous dites que vous réussissez très bien et de l'autre, que les affaires sont difficiles.

**M. Collins :** Merci de cette question et d'avoir relevé que je présentais une belle réussite. Il est remarquable que les quatre provinces du Canada atlantique aient pu croître et prospérer et, ce faisant, s'aider elles-mêmes.

Nous disons qu'une partie de l'accès aérien et du service que nous avons fournis a contribué à la croissance, parce que cette croissance ne pourrait pas se produire sans un accès aérien. Tout ce que nous disons dans notre exposé, c'est que nous aimerions continuer dans la bonne direction. Nous ne pensons pas avoir pleinement développé le potentiel de nos aéroports ou du Canada atlantique, et nous préconisons simplement deux mesures : nous préconisons d'éliminer les obstacles de coût actuels non seulement dans notre région, mais dans tout le pays, dans la mesure où cela se traduira par des prix plus bas et donc plus de passagers. Cela éliminerait aussi, pour certains petits aéroports du RNA et quelques aéroports à l'extérieur du RNA, la nécessité de trouver des capitaux pour combler les besoins de base en matière de sécurité et les besoins opérationnels.

**Le sénateur MacDonald :** Monsieur Innes, vous parliez du volume dans les petites collectivités américaines. Dans quelle mesure est-ce que cela est lié au fait qu'elles ont déjà une infrastructure aéroportuaire, et ce, depuis 50 ou 60 ans? Le coût d'établissement d'un aéroport dans une petite collectivité serait inabordable aujourd'hui. Dans quelle mesure est-ce que c'est lié à ce coût?

**M. Innes :** Cela joue un peu, mais il y a beaucoup plus d'argent pour le développement des aéroports aux États-Unis qu'au Canada. Nous avons d'excellents aéroports qui n'ont pas réussi à maintenir le service aérien. Ce qui compte vraiment, dans les petites collectivités américaines, c'est que le gouvernement des États-Unis a un programme de service aérien pour les petites collectivités. U.S. Airways fait de l'argent à Presque Isle, mais non pas sans un coup de pouce.



**Senator Plett:** I now have an observation rather than a question.

**The Chair:** I heard the word “final” a few times. It is true some of your questions are stolen at the beginning, but next time I can put you on the list earlier.

**Senator Plett:** Point taken; I will not say “final” quite as quickly. I would like to make an observation. It was suggested a meeting or two ago — and Mr. Innes alluded to it somewhat — and I would never say which of our colleagues suggested it, but it was suggested that maybe we have three international airports in Canada. My observation is that those three potential international airports are the biggest problem we have in the airline industry.

**The Chair:** It was more a comment than a question you may want to add a comment.

**Mr. Innes:** I suppose two of them could be St. John’s and Fredericton.

**Senator Merchant:** I have a newspaper before me, and the airfare breakdown shows that a round trip ticket from Toronto Pearson to Washington Reagan has gone up from \$430 to \$560. The taxes make the difference in the ticket. Some people have asked how much of a difference it would make. Then they have a ticket from Montreal to Fort Lauderdale, and the comparison is made with Plattsburg to Fort Lauderdale and the ticket with Air Canada is \$517.44, and the other is \$322.83, so that is not all the additional charges because that is a great difference, from \$517 to \$322. It is not all in the charges. Where is that other difference?

**Mr. Innes:** A major portion of my life has been spent explaining to people why it costs so much more to fly from Fredericton than from Bangor, and the stories I hear on a daily are that it was \$700 to Savannah from Bangor and \$1,700 from Fredericton. These are the cost comparisons that customers present to me.

**Senator Merchant:** I do not understand where the difference is, because the fees do not amount to that much.

**Mr. Innes:** I believe the fees are input costs. I think they are in there but not tagged on to the end.

**The Chair:** Before closing, I would like to thank our witnesses for their presentation. As you see, this subject is a hot one with senators.

I would like to remind members that the next meeting of the committee will be on Tuesday, December 7, but I am told by my vice-chair that there is a strong possibility we will inherit Bill C-28, anti-spam legislation, so the steering committee might have to readdress some of our planning for the next few weeks if we receive that bill over the next few days.

(The committee adjourned.)

**Le sénateur Plett :** J’ai une observation à faire, plutôt qu’une question à poser.

**Le président :** J’ai entendu le mot « final » à quelques reprises. C’est vrai que quelques-unes de vos questions ont été volées au début, mais la prochaine fois je peux vous mettre sur la liste plus tôt.

**Le sénateur Plett :** D’accord; j’essaierai d’éviter le mot « final ». Je voudrais faire une observation. Il y a quelques jours — et M. Innes y a fait allusion —, quelqu’un a suggéré et je n’oserais jamais dire lequel de mes collègues l’a fait, mais on a suggéré que, peut-être, nous pourrions avoir trois aéroports internationaux au Canada. Mon commentaire c’est que ces trois aéroports internationaux deviendraient notre plus gros problème dans l’industrie du transport aérien.

**Le président :** C’est un commentaire plutôt qu’une question, mais vous pouvez ajouter un commentaire.

**M. Innes :** J’imagine que l’on pourrait choisir entre autres St. John’s et Fredericton.

**Le sénateur Merchant :** J’ai un journal sous les yeux, et la ventilation du tarif aérien montre qu’un billet aller-retour entre Pearson, à Toronto, et Reagan, à Washington, va de 430 \$ à 560 \$. Ce sont les taxes qui font la différence. Quelqu’un a demandé quelle était la différence. Ici, on offre un billet de Montréal à Fort Lauderdale, et on fait la comparaison avec le trajet de Plattsburgh à Fort Lauderdale; le billet d’Air Canada coûte 517,44 \$, et l’autre, 322,83 \$. Il n’y a pas que tous les droits supplémentaires, parce que la différence est importante. Entre 517 \$ et 322 \$, il ne peut pas s’agir uniquement des frais. Comment expliquer le reste de la différence?

**M. Innes :** J’ai passé une grande partie de ma vie à expliquer aux gens pourquoi il en coûte tellement plus cher de partir de Fredericton plutôt que de Bangor, et l’on me dit quotidiennement qu’il en coûte 700 \$ pour se rendre à Savannah à partir de Bangor et 1 700 \$ à partir de Fredericton. Ce sont les comparaisons de coûts que les clients me soumettent.

**Le sénateur Merchant :** Je ne comprends pas d’où vient la différence, parce que les droits ne sont pas si élevés.

**M. Innes :** Je crois que les droits figurent dans les intrants. Je pense qu’ils sont compris dans le prix, mais qu’ils ne sont pas ajoutés à la fin.

**Le président :** Avant de lever la séance, je veux remercier nos témoins de leur exposé. Comme vous le voyez, c’est un sujet sensible pour les sénateurs.

J’aimerais rappeler aux membres que le comité tiendra sa prochaine réunion le mardi 7 décembre, mais mon vice-président me dit qu’il est très possible que nous héritions du projet de loi C-28, le projet de loi contre les pourriels, et que le comité directeur pourrait devoir modifier une partie de notre planification pour les prochaines semaines si ce projet de loi nous est renvoyé dans quelques jours.

(La séance est levée.)



*If undelivered, return COVER ONLY to:*  
Public Works and Government Services Canada –  
Publishing and Depository Services  
Ottawa, Ontario K1A 0S5

*En cas de non-livraison,*  
*retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :*  
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada –  
Les Éditions et Services de dépôt  
Ottawa (Ontario) K1A 0S5

---

WITNESSES

**Tuesday November 23, 2010**

*Association québécoise du transport aérien:*

Marco Prud'homme, Chief Executive Officer.

**Wednesday November 24, 2010**

*Tourism Industry Association of Canada:*

David Goldstein, President and CEO;

Kevin Desjardins, Director, Communications;

Catherine Sadler, Manager, Research.

**Tuesday, November 30, 2010**

*Atlantic Canada Airports Association:*

Keith Collins, President;

David Innes, Treasurer.

TÉMOINS

**Le mardi 23 novembre 2010**

*Association québécoise du transport aérien :*

Marco Prud'homme, président-directeur général.

**Le mercredi 24 novembre 2010**

*Association de l'industrie touristique du Canada :*

David Goldstein, président-directeur général;

Kevin Desjardins, directeur, Communications et relations publiques;

Catherine Sadler, gestionnaire, Recherche.

**Le mardi 30 novembre 2010**

*Association des aéroports du Canada Atlantique :*

Keith Collins, président;

David Innes, trésorier.

