



Third Session
Fortieth Parliament, 2010-11

SENATE OF CANADA

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

Transport and Communications

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, March 23, 2011

Issue No. 11

Twentieth meeting on:

The emerging issues related to
the Canadian airline industry

WITNESS:
(See back cover)

Troisième session de la
quarantième législature, 2010-2011

SÉNAT DU CANADA

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

Transports et des communications

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Le mercredi 23 mars 2011

Fascicule n° 11

Vingtième réunion concernant :

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

TÉMOIN :
(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	Meighen
(or Tardif)	Mercer
Fox, P.C.	Merchant
Johnson	Meredith
* LeBreton, P.C.	Plett
(or Comeau)	Zimmer

* 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 Meighen replaced the Honourable Senator Frum (*March 23, 2011*).

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Marshall (*March 15, 2011*).

The Honourable Senator Frum replaced the Honourable Senator Nancy Ruth (*March 15, 2011*).

The Honourable Senator Zimmer replaced the Honourable Senator Moore (*March 10, 2011*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Leo Housakos

et

Les honorables sénateurs :

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

* 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 Meighen a remplacé l'honorable sénateur Frum (*le 23 mars 2011*).

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Marshall (*le 15 mars 2011*).

L'honorable sénateur Frum a remplacé l'honorable sénateur Nancy Ruth (*le 15 mars 2011*).

L'honorable sénateur Zimmer a remplacé l'honorable sénateur Moore (*le 10 mars 2011*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, March 23, 2011
(30)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:49 p.m., in room 505, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Cochrane, Dawson, Fox, P.C., Housakos, Johnson, MacDonald, Mercer, Meighen, Merchant, Meredith and Zimmer (11).

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.*)

WITNESS:

Global Public Affairs:

Nick Mulder, Senior Associate.

The chair made an opening statement.

Mr. Mulder made a presentation and answered questions.

At 7:37 p.m., it was agreed that the committee adjourn to the call of the chair.

ATTEST:

La greffière du comité,

Keli Hogan

Clerk of the Committee

PROCÈS-VERBAL

OTTAWA, le mercredi 23 mars 2011
(30)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 49, dans la salle 505 de l'édifice Victoria sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

Membres du comité présent : Les honorables sénateurs Cochrane, Dawson, Fox, C.P., Housakos, Johnson, MacDonald, Mercer, Meighen, Merchant, Meredith et Zimmer (11).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOIN :

Global Public Affairs :

Nick Mulder, associé principal.

Le président fait une déclaration d'ouverture.

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

À 19 h 37, le comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, March 23, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:49 p.m. to proceed with the study on emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

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

[*English*]

This evening we are continuing our study on the airline industry. Appearing before us on behalf of Global Public Affairs is Nick Mulder, Senior Associate.

Mr. Mulder, you have the floor. Following your presentation, we will proceed with questions.

Nick Mulder, Senior Associate, Global Public Affairs: Thank you for allowing me the opportunity to discuss with you issues in the air sector.

You have heard many very good witnesses, and I have read a fair number of the transcripts of your hearings and a summary of what they covered.

As you may know, for about 12 years I was an assistant deputy minister and later the deputy minister of transport, so I am familiar with many of the issues that you are dealing with, particularly the initiatives that were taken in the mid-1990s by the government to make changes in the air sector.

I am very pleased that this committee is undertaking a comprehensive review of the air sector because that has not been done since the mid-1990s. I believe that you should look at it every 10 years to see what has changed in order to make some changes.

I appreciate that the committee is doing this particularly because the government has traditionally used the air sector as a growth engine and as a tool for development. However, the sector has increasingly become a cash cow for government revenues. There are good reasons for it because the government is short of cash, but I think it has gone overboard.

Through the clerk, I have circulated my summary notes, which are very short and to the point.

You have been told by witnesses that overall, in the last 20 or 30 years, the air sector has done well, although it has had its ups and downs. Passenger and cargo traffic have grown; the airports are in better shape than they used to be; airlines come and go, but overall are doing reasonably well; and safety and security has been enhanced.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 23 mars 2011

Le Comité sénatorial 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 cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici.

[*Traduction*]

Ce soir, nous poursuivons notre étude sur l'industrie du transport aérien. Nous accueillons au comité l'associé principal de Global Public Affairs, Nick Mulder.

Monsieur Mulder, vous avez la parole. Après votre exposé, nous poursuivrons avec des questions.

Nick Mulder, associé principal, Global Public Affairs : Merci de me donner l'occasion de discuter des enjeux relatifs au secteur du transport aérien.

Vous avez entendu de nombreux témoins très pertinents, et j'ai lu bon nombre de vos séances et un résumé des sujets que les témoins ont abordés.

Comme vous le savez peut-être, durant environ 12 ans, j'ai été sous-ministre adjoint, puis sous-ministre des Transports. Je connais donc bon nombre des enjeux dont vous traitez, particulièrement les initiatives que le gouvernement a prises au milieu des années 1990 pour modifier le secteur du transport aérien.

Je suis très content que votre comité mène une étude approfondie sur le secteur du transport aérien, parce que cela n'a pas été fait depuis le milieu des années 1990. Je crois que vous devriez le faire chaque décennie pour constater les changements et prendre des mesures en conséquence.

Je suis heureux que vous le fassiez particulièrement, parce que le gouvernement s'est traditionnellement servi du secteur du transport aérien comme d'un moteur de croissance économique et d'un outil pour le développement. Cependant, ce secteur devient de plus en plus la vache à lait du gouvernement, mais le gouvernement a de bonnes raisons de le faire : il est à court d'argent. Par contre, je crois qu'il va trop loin.

Par l'entremise de la greffière, je vous ai distribué un résumé de mes notes, qui sont très courtes et très précises.

Les témoins vous ont dit qu'en général, au cours des 20 ou 30 dernières années, le secteur du transport aérien a connu un bon rendement, bien qu'il ait connu des hauts et des bas. Le transport de passagers et de marchandises a augmenté; les aéroports sont mieux que ce qu'ils étaient; des transporteurs aériens font leur entrée et d'autres tirent leur révérence, mais ils se portent, dans l'ensemble, assez bien; enfin, la sécurité a été améliorée.

Four main issues are burdening the air sector and preventing it from growing in the way it should. Many of your witnesses have dealt with the first one, the financial burden. In summary, this fiscal year the government will probably generate \$1 billion from the air sector from rent, fuel taxes, air security charges, et cetera. In addition to that, the airlines have to cover over \$1 billion for the cost of running NAV CANADA. In addition to that, every time you take a flight, you have to pay airport improvement fees. The highest is in Toronto, which is \$25, and others are \$10 or \$15. Every time you go through an airport you pay that.

On the Air Canada website you can see all the other charges that passengers have to pay: the security charge, the fuel surcharge, NAV CANADA's surcharge, an insurance charge and a number of other things.

I recently wrote an article that was published in the *Vancouver Sun*. I said that passengers are getting nickel-and-dimed to death. Someone commented on that, saying that they are really getting "loonie-and-toonied" to death because the nickels and dimes are not sufficient; you need much more money. That is true.

Passengers also have to cover, in one way or another, the cost of running the airports. I am disappointed that some of the CEOs, chairpersons and board members make what I think is an inordinate amount of money. I used to be the chair of the Ottawa Hospital here, and we all served on the board without any compensation. I do not know why some members of airport boards make up to \$60,000 a year just to attend 12 or 15 meetings a year.

The main issue is that the financial burden is far too large and that something should be done to reduce the costs imposed on the air sector.

The second issue is international agreements. These are the last vestiges of 18th century mercantilism. Everything is forbidden unless there are agreements allowing it. You cannot take off and land or fly from one country to another unless the governments agree, and in some cases they even prescribe the frequency, the size of aircraft, the number of seats on the plane, et cetera.

I have long been a proponent of open skies. When I was deputy minister, I worked with Minister Young on the open skies agreement with the United States. I know that the government has just signed an open skies agreement with Europe. However, more of that should be done because open skies are not really open skies; they still have a number of restrictions. For example, if Air Canada wants to fly from Toronto to Los Angeles, it cannot

Quatre enjeux principaux écrasent le secteur du transport aérien et l'empêchent de se développer comme il le devrait. De nombreux témoins ont abordé le premier : le fardeau financier. En résumé, au cours du présent exercice financier, le gouvernement percevra probablement 1 milliard de dollars du secteur du transport aérien en loyer, en taxes sur le carburant, en droits pour la sécurité des passagers, et cetera. En plus de tous ces frais, les transporteurs aériens doivent verser plus de 1 milliard de dollars pour couvrir les coûts d'exploitation de NAV CANADA. De plus, pour chaque vol que vous prenez, vous devez payer les redevances d'améliorations des aéroports. Les redevances les plus élevées sont à Toronto et s'élèvent à 25 \$, tandis que les autres se situent environ à 10 ou 15 \$. Chaque fois que vous passez dans un aéroport, vous devez payer ces frais.

Sur le site web d'Air Canada se trouvent tous les autres frais que les passagers doivent payer : le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, le supplément carburant, le supplément NAV CANADA, le supplément assurance et de nombreux autres frais.

J'ai récemment écrit un article qui a été publié dans le *Vancouver Sun*. J'y disais que l'on essaye toujours d'en soutirer plus aux passagers. Quelqu'un a commenté l'article en disant qu'on leur demande maintenant le beurre et l'argent du beurre, tellement il leur faut d'argent. C'est vrai.

Les passagers doivent aussi couvrir, d'une manière ou d'une autre, les frais d'exploitation des aéroports. Je suis déçu de constater que certains chefs de la direction, et certains présidents et membres des conseils font un salaire démesuré. J'ai déjà agi à titre de président du Conseil des gouverneurs de l'Hôpital d'Ottawa, et nous y siégeons tous sans rémunération. Je ne sais pas ce qui explique que certains membres des conseils des aéroports sont payés jusqu'à 60 000 \$ par année pour participer à seulement 12 ou 15 séances.

Le principal problème est que le fardeau financier est beaucoup trop important. Quelque chose doit être fait pour diminuer les coûts imposés au secteur du transport aérien.

Deuxièmement, il y a les accords internationaux. Ils sont les derniers vestiges du mercantilisme du XVIII^e siècle. Tout est interdit, sauf si un accord le permet. Un avion ne peut pas décoller d'un pays ou atterrir dans un pays, ou voler d'un pays à l'autre à moins que les gouvernements l'autorisent, et les accords imposent, dans certains cas, des restrictions sur la fréquence des vols, la taille de l'appareil, le nombre de sièges, et cetera.

J'ai longtemps été un partisan des accords ciel ouvert. Lorsque j'étais sous-ministre, j'ai travaillé avec le ministre Young à l'élaboration de l'accord « ciel ouvert » avec les États-Unis. Je sais que le gouvernement vient de signer un accord « ciel ouvert » avec l'Europe. Toutefois, nous devrions aller plus loin, parce que les accords « ciel ouvert » ne sont pas vraiment ouverts; ils imposent toujours certaines restrictions. Par exemple, si Air

pick up passengers domestically in the U.S.; it cannot pass them on to go to Latin America, and so on. You have heard witnesses speak on that.

The third important area is foreign-ownership restrictions. The law still maintains a restriction on ownership of 25 per cent. Parliament did change that to allow up to 49 per cent foreign ownership, but that has never been enacted and has been difficult to implement. Therefore, currently airlines can have foreign ownership of 25 per cent only. That is an inhibitor to raising cash. Equity financing is an inhibitor to mergers and acquisitions. It is happening in all the other industrial sectors in Canada. Why should it not happen in the air sector?

The fourth issue is air security. You have heard many witnesses speak on that already. The Canadian Air Transport Security Authority, CATSA, now has almost 600 employees. One wonders what they all do. Their total cost this fiscal year will be in the range of \$650 million.

A number of committees, including the Standing Senate Committee on National Security and Defence, have looked at that and have concluded that despite all the money, there are still big holes in the system. Recently a review was undertaken of CATSA and it was found wanting. There is too much focus on luggage and not enough on human behaviour. Much of the training is inadequate, and things should be improved in a number of areas.

More particularly, air security has become an annoyance to many travellers. I work in Asia a fair amount. Recently I went through security in Hong Kong, and at the end of the line, a lady was taking notes. As I am innately curious, I asked her what she was doing. She said that she was taking notes on the staff. I asked for what purpose, and she said that she was noting whether they were being friendly and courteous to the people who go through the security lines.

I could never imagine that happening in the U.S. or Canada. There must be a different way to process people through security systems.

In a nutshell, I think that more action should be taken in those four areas. The first area is the financial burden. I know that the government still has a deficit, but there must be a way, over three or five years, to eliminate the rent, to eliminate the fuel excise taxes that the federal government and the provinces are charging, and to pass on half the cost of the air security system to the government rather than having the passengers pay all of it.

Canada effectue un vol de Toronto à Los Angeles, le transporteur aérien ne peut pas transporter de passagers d'un aéroport américain à un autre, ou d'un aéroport américain à un aéroport en Amérique latine, par exemple. Des témoins ont déjà abordé cet aspect.

Le troisième enjeu important concerne les restrictions à la propriété étrangère. Selon la loi, au plus, 25 p. 100 peut appartenir à des intérêts étrangers. Le Parlement a modifié cette restriction et a permis que jusqu'à 49 p. 100 d'un transporteur aérien appartiennent à des intérêts étrangers, mais le projet de loi n'a jamais été édicté, et il est difficile de mettre en œuvre cette modification. Par conséquent, seulement 25 p. 100 d'un transporteur aérien peut actuellement appartenir à des intérêts étrangers. Cette restriction empêche d'acquérir des capitaux. Le financement par actions nuit aux fusions et aux acquisitions. Cela se produit dans tous les autres secteurs industriels au Canada. Pourquoi ne serait-ce pas possible dans le secteur du transport aérien?

Le quatrième enjeu est la sécurité aérienne. Vous avez déjà entendu beaucoup de témoins aborder cette question. L'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, l'ACSTA, emploie maintenant presque 600 personnes. On est en droit de se demander ce qu'ils font tous. Les coûts d'exploitation cette année pour l'ACSTA seront d'environ 650 millions de dollars.

Certains comités, dont le Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, ont étudié cette question et ont conclu que, malgré tout l'argent investi, le système a encore de grosses lacunes. Récemment, un examen de l'ACSTA a eu lieu, et les conclusions ont jugé que l'ACSTA pourrait en faire davantage. L'accent est trop mis sur les bagages et pas assez sur les comportements humains. La majorité de la formation est inadéquate, et des éléments devraient être améliorés dans divers domaines.

Plus particulièrement, la sécurité aérienne est devenue une plaie pour bon nombre de voyageurs. Je voyage souvent en Asie pour les affaires. Récemment, j'ai passé un contrôle de sécurité à Hong Kong, et une femme prenait des notes à la fin du parcours. Comme je suis curieux de nature, je lui ai demandé ce qu'elle faisait. Elle m'a répondu qu'elle prenait des notes sur le personnel. Je lui ai donc demandé des explications, et elle a dit qu'elle notait si le personnel avait été amical et courtois avec les passagers tout au long du contrôle de sécurité.

Je ne pourrais jamais imaginer que cela se produise aux États-Unis ou au Canada. Il doit y avoir une manière différente d'effectuer le contrôle de sécurité des passagers.

En résumé, je crois que d'autres mesures devraient être prises dans ces quatre domaines. Le premier est le fardeau financier. Je sais que le gouvernement a encore un déficit, mais il doit bien y avoir une façon, sur trois ou cinq ans, d'éliminer le loyer et les taxes d'accise sur le carburant que le fédéral et les provinces perçoivent. Il faut aussi que le gouvernement absorbe la moitié des coûts relatifs au système de sécurité aérien au lieu que ce soit les passagers qui les paient au complet.

I suggest that the government negotiate a two-for-one deal with the air sector. For every \$2 the government gives the air sector, \$1 goes back to the passengers. Therefore, if you reduce the rent in Toronto Pearson International Airport, which is currently about \$140 million, by \$140 million to no rent, for example, then \$70 million should accrue back to the passengers. Instead of the fee being \$25, it would be only \$10 or \$15. In the same way, if you limit the fuel excise tax, the fuel surcharge tax should be reduced by a two-to-one ratio. It should be a win-win for all parties. The air sector alone should not get it; the passengers should get it too.

With the second area of international agreements, as I said, there should be a push over a five-year period with like-minded countries for real open skies agreements. Airlines should be allowed to fly wherever they want with whatever aircraft they want at whatever time they want. All restrictions should be removed.

The third area is the foreign-ownership rules. Drop them all together, or make it 60 per cent or whatever. In Europe, many of the airlines are merging; KLM and Air France merged. As far as I know, it has not affected service; it probably improved service. Why do we object to Air Canada having more partnerships or joint arrangements with Cathay Pacific, for example?

The fourth area is air security. It must move toward passenger behaviour as opposed to checking 82-year-old ladies, et cetera, so those changes should be made.

In summary, I hope the committee can deal with solutions and make recommendations to the government about what should be done. Those four areas should be tackled, and there should be particularly the two-for-one deal. Reduce the costs on the airlines and then on the air sector, and pass the benefits on to the passengers.

Thank you. I am open for questions.

The Chair: You have obviously been following our meetings. We are happy to know that there is interest in the file.

Senator Housakos: Welcome, Mr. Mulder. I have a number of questions. Based on your experience and wealth of knowledge, we could have you here all night.

I will start with the core of your presentation. You feel strongly about the fact that currently the large number of aviation sector fees and taxes are placing a burden on the consumer and airlines. We have been trying as a committee to get to the bottom of that. I have asked the same question to just about every guest who has been here, and we had varying responses. If tomorrow morning

Je propose que le gouvernement négocie un accord deux pour un avec le secteur du transport aérien. Pour chaque 2 \$ que le gouvernement donne au secteur du transport aérien, 1 \$ revient aux passagers. Ainsi, si vous éliminez complètement, par exemple, le loyer de l'aéroport international Pearson de Toronto, qui est actuellement d'environ 140 millions de dollars, 70 millions de dollars devraient revenir aux passagers. Au lieu de payer 25 \$ pour les redevances aéroportuaires, les gens paieraient seulement 10 ou 15 \$. Dans le même ordre d'idée, si vous imposez une limite sur les taxes d'accise sur le carburant, le supplément carburant devrait être réduit selon un ratio de deux pour un. Ce serait une situation gagnante pour tout le monde. Le secteur du transport aérien ne devrait pas être le seul à profiter des réductions; les passagers devraient eux aussi en profiter.

Au sujet du deuxième enjeu, les accords internationaux, comme je l'ai mentionné, nous devrions mener une campagne sur cinq ans pour conclure de vrais accords « ciel ouvert » avec des pays qui pensent comme nous. Les transporteurs aériens devraient être autorisés à voler partout avec n'importe quel appareil en tout temps. Toutes les restrictions devraient être éliminées.

Le troisième enjeu aborde les règles qui régissent la propriété étrangère. Éliminez-les complètement, ou augmentez le pourcentage à 60 p. 100, par exemple. En Europe, bon nombre de transporteurs aériens fusionnent; KLM et Air France ont fusionné. Selon ce que j'en sais, la fusion n'a pas nui aux services offerts; elle les a probablement même améliorés. Pourquoi refusons-nous qu'Air Canada conclue davantage de partenariats ou d'accords conjoints avec Cathay Pacific, par exemple?

Le quatrième enjeu est la sécurité aérienne. Il faut davantage mettre l'accent sur les comportements des passagers que sur la vérification des bagages des femmes de 82 ans, par exemple. Ces modifications devraient être adoptées.

En résumé, j'espère que le comité pourra trouver des solutions et recommander au gouvernement des mesures à adopter. Ces quatre domaines devraient être abordés, tout en accordant une attention particulière à la recommandation concernant le ratio de deux pour un. Réduire les coûts des transporteurs aériens, puis du secteur aérien pour que les passagers en profitent.

Merci. Je suis disposé à répondre à vos questions.

Le président : Vous avez manifestement suivi nos séances. Nous sommes heureux de constater que ce dossier intéresse des gens.

Le sénateur Housakos : Bienvenue, monsieur Mulder. J'ai de nombreuses questions. Étant donné votre expérience et vos vastes connaissances, nous pourrions passer la nuit à vous poser des questions.

Je vais débiter par le cœur de votre exposé. Vous croyez fermement que tous les frais et toutes les taxes imposés actuellement dans le secteur aérien sont un fardeau pour les consommateurs et les transporteurs aériens. Notre comité essaye d'aller au fond des choses. J'ai posé la même question à pratiquement tous nos témoins, et nous avons reçu diverses

you eliminated every single fee and tax, what would be the bottom-line impact to consumers? We have had answers anywhere from 10 per cent to 25 per cent to 30 per cent, as responses of cost savings to the consumer.

A series of questions are related to this. What would be the economic impact to the federal government if we eliminated all these taxes and fees, and to the airlines? More importantly, what would be the economic impact on the consumer? What guarantees do we have that the airlines would trickle down the savings to the consumer and not trickle down the savings to the shareholders?

Mr. Mulder: That is an excellent question. My solution to that is that you would not agree to reduce these charges unless you have an explicit commitment from them that they would pass it on to passengers.

With the Vancouver International Airport or the Toronto Pearson International Airport, you would say, "We will eliminate your rent over three years, and 50 per cent of what you save has to be passed on to the passengers." With the rest, they can reduce landing fees, reduce debt or whatever, and it is up to them. The passengers should get 50 per cent of the benefits. It is the same with the fuel surcharges. You say to the airlines, "We will eliminate the fuel taxes, and we want to ensure that you then reduce the fuel surcharge for five years." You get explicit agreement. If they do not do it, you jack it back up. You do that in a number of ways.

On the aviation security charges, as far as I know, terrorists attack countries. They just use the airlines or airports as a means to do it. I do not know why air passengers have to pay the full cost of air security. In many jurisdictions, they do not charge it. They either do not charge it at all or charge much smaller amounts. In this case, you say that the air security charges will come down. If they are currently \$7 to \$12, then they go down to \$3.50 or whatever. You make an explicit agreement that the benefits are passed on to the passengers, the consumers. Presumably through that, the airports will have a lower cost operation.

Canada has no real low discount airline, no equivalent to AirAsia or Ryanair or Southwest Airlines in Canada, partly because the airports in Canada have a very high cost model. Their landing fees and overhead costs are too high for most of the discount airlines to operate here. If you reduce the financial burden, it might reduce the cost of running airports and thereby allow more discount airlines to fly into or within Canada.

You have an explicit agreement, senator.

Senator Housakos: What would be the impact on the federal government?

réponses. Si nous éliminions tous les frais et toutes les taxes demain matin, quels effets cette mesure aurait-elle sur les consommateurs? Les autres témoins nous ont dit que les consommateurs économiseraient entre 10 et 30 p. 100.

Une série de questions sont en lien avec ce sujet. Si nous éliminions tous les frais et toutes les taxes, quels impacts économiques cette mesure aurait-elle sur le gouvernement fédéral et les transporteurs aériens? Plus important encore, quels impacts économiques cette mesure aurait-elle sur les consommateurs? Enfin, quelles garanties avons-nous que les transporteurs aériens passeront les économies aux consommateurs et pas à leurs actionnaires?

M. Mulder : C'est une excellente question. Je propose de ne pas réduire les frais à moins de conclure un accord détaillé avec les transporteurs aériens stipulant qu'ils passeront les économies aux passagers.

Au sujet de l'aéroport international de Vancouver ou de l'aéroport international Pearson de Toronto, vous pourriez dire : « Nous éliminerons votre loyer sur trois ans, et vous devrez retourner la moitié de ce que vous économiserez aux passagers. » Avec l'autre moitié, les aéroports pourraient réduire les redevances d'atterrissage, leurs dettes ou autre chose; le choix leur appartiendrait. Les passagers devraient profiter de la moitié des économies. Il en va de même pour le supplément carburant. Vous dites aux transporteurs aériens : « Nous éliminerons les taxes d'accise sur le carburant, mais vous devrez, de votre côté, réduire le supplément carburant durant cinq ans. » Il faut conclure des accords explicites. S'ils ne les respectent pas, vous remontez les frais. Vous le faites de diverses façons.

Au sujet du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, selon ce que j'en sais, les terroristes attaquent les pays. Ils se servent seulement des transporteurs aériens et des aéroports pour arriver à leurs fins. Je ne sais pas ce qui explique que les passagers doivent payer la totalité des coûts relatifs à la sécurité aérienne. Beaucoup de pays n'imposent pas ce type droit : soit ils n'en imposent pas du tout, soit les frais sont beaucoup moins élevés. À cet égard, vous n'avez qu'à décider de diminuer le droit. S'il est actuellement entre 7 et 12 \$, vous pourriez le fixer à 3,50 \$ ou peu importe. Il faut conclure des accords explicites stipulant que les passagers doivent profiter des diminutions. Par cette mesure, je présume que les coûts d'exploitation des aéroports diminueront.

Le Canada n'a pas vraiment de transporteur aérien à rabais; il n'en a pas qui se compare à AirAsia, à Ryanair ou à Southwest Airlines, et c'est en partie parce que les aéroports du Canada ont des frais très élevés. La plupart des transporteurs à rabais ne peuvent pas mener d'activités ici parce que les redevances d'atterrissage et les coûts indirects sont trop élevés. Si l'on réduit le fardeau financier, on peut réduire les coûts d'exploitation des aéroports et permettre ainsi à un plus grand nombre de transporteurs à rabais d'atterrir et d'effectuer des vols au Canada.

Il faut un accord explicite, sénateur.

Le sénateur Housakos : Quelles seraient les répercussions pour le gouvernement fédéral?

Mr. Mulder: In the short run, they would lose. Presumably the revenues might go down from \$1 billion to \$300 million or \$400 million, but if you generate more growth in the air sector in total, you get more people to fly, fewer of them go to the U.S., and more of them fly through Canadian airports. You generate more growth, more jobs and more revenues. Therefore, in the long run, I think at least it would be an even deal, and the government might actually gain.

Toronto and Vancouver, over the next 10 years, have an excellent chance to become international hubs. However, the way in which they are now taxed, and the way in which they have a high-cost structure, many of the airlines skip over them and go to Chicago, Pittsburgh, Philadelphia or Seattle. Why not say that we will make Vancouver and Toronto compete with all the international airline hubs, reduce the cost structure and make it more attractive for both Canadian airlines and other airlines to use Vancouver and Toronto as a hub? You generate economic activity. That is what I meant at the beginning. Do not use it as a cash cow; use it as a development tool.

Senator Housakos: To follow up on that, people say that the federal government is using it as a cash cow. The other argument is that you have valuable real estate assets that are being lent to communities to serve business, tourists and various services that airports provide, but you cannot devalue the value of these assets either. The federal government is currently supplying a service by allowing their assets to be utilized by communities to generate business and have this aviation network and system in place.

Look at the airport in Dorval, which is in my hometown, so I am familiar with it; they are paying about \$30 million in fees to the federal government and \$20 million in property taxes to the City of Montreal. If you know the vastness and quality of where Montreal Pierre Elliott Trudeau International Airport is located, developers will say that that is a pretty sweet deal that the airport authority in Dorval is getting in exchange for operating that airport. If you look at the value and location of the asset and the price they generate from municipal cost as taxes to the government, some will argue that from a private-sector perspective, it is a pretty sweet deal.

Mr. Mulder: That is a very good point, and that was part of the rationale when we commercialized the airports, starting with three or four of them in the 1980s, and all of them in the 1990s, when we said that we would be collecting rent. At some stage, if you are a landlord and do not put anything back in, you reduce the rent. If you are a big store in a big shopping mall and the landlord does nothing to help you out at all over 10 or 20 years, you say that maybe you are taking too much out of the system. The only purpose that the land can be used for is to run an airport. They cannot do anything else.

M. Mulder : À court terme, il serait perdant. On peut supposer que les revenus passeraient de 1 milliard à 300 ou 400 millions de dollars, mais si l'on stimule la croissance dans tout le secteur aérien, un plus grand nombre de gens prendront l'avion, moins de gens iront aux États-Unis et un plus grand nombre prendront l'avion dans les aéroports canadiens. Ainsi, on stimule la croissance et on génère un plus grand nombre d'emplois et d'autres recettes. À long terme, je crois donc qu'au moins, il y aurait un équilibre et le gouvernement pourrait même être gagnant.

Au cours des 10 années à venir, les aéroports de Toronto et de Vancouver ont d'excellentes chances de devenir des plaques tournantes internationales. Toutefois, en raison des taxes qu'ils ont et de leur structure de coûts élevés, bon nombre de transporteurs aériens vont plutôt à Chicago, à Pittsburgh, à Philadelphie ou à Seattle. Pourquoi ne pas faire en sorte que les aéroports de Vancouver et de Toronto puissent livrer concurrence aux grands aéroports étrangers en réduisant leur structure de coûts et en les rendant plus attrayants pour inciter tant les transporteurs canadiens qu'étrangers à les utiliser comme plaque tournante? Ainsi, on stimule l'activité économique. C'est ce que je voulais dire au début. Il ne faut pas que l'aéroport soit une vache à lait, mais un outil de développement.

Le sénateur Housakos : Je veux faire suite à ce que vous venez de dire; les gens disent que c'est une vache à lait pour le gouvernement fédéral. L'autre argument, c'est que ce sont des biens immobiliers précieux qui sont loués à des collectivités pour servir les entreprises et les touristes et fournir divers services, mais on ne peut pas dévaluer la valeur de ces biens non plus. À l'heure actuelle, le gouvernement offre un service en permettant aux collectivités d'utiliser ces biens pour encourager les affaires et avoir ce réseau de transport aérien en place.

Par exemple, prenez l'aéroport qui se trouve à Dorval; comme il est situé dans ma ville, je le connais bien. L'aéroport verse environ 30 millions de dollars en frais au gouvernement fédéral et 20 millions de dollars en impôt foncier à la Ville de Montréal. Compte tenu de l'immensité et de la qualité de l'endroit où l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal est situé, les promoteurs vous diront que ce que les autorités aéroportuaires obtiennent en échange de l'exploitation de l'aéroport est très avantageux. Compte tenu de la valeur du bien et de l'endroit où il est situé, et de ce qu'elles versent à la municipalité et au gouvernement, certains diront que du point de vue du secteur privé, c'est très avantageux.

M. Mulder : C'est un très bon point, et c'était l'une des raisons pour lesquelles lorsque nous avons commercialisé les aéroports, en commençant par commercialiser trois ou quatre d'entre eux dans les années 1980 et tous les autres au cours des années 1990 par la suite, nous avons dit que nous percevrions un loyer. À un moment donné, si l'on est propriétaire et qu'on ne réinvestit pas d'argent, on réduit le loyer. Si vous avez un grand magasin dans un grand centre commercial et que le propriétaire ne fait rien du tout pour vous aider pendant 10 ou 20 ans, il profite peut-être un peu trop du système. La seule utilisation que l'on peut faire du terrain, c'est gérer un aéroport. On ne peut rien faire d'autre.

As well you take a look at the rents, to the extent to which, through the rents, et cetera, you stop them from being really profitable and increasing traffic not only for the benefit of Montreal but for Canada in total. When we renegotiated some of the early deals in Calgary and Edmonton, we put a 10-year time limit to look at it again and change the conditions. Right now, the total cost to the system as such is that it just inhibits growth.

The Chair: Mr. Mulder, you can hear bell. The clerk is checking to see if there is a call for a vote in the Senate. We do not know when it will be. If it will be an hour bell, we can continue for another half hour.

Mr. Mulder: We will be caught by the bell.

The Chair: We will know in a minute. For now, because of the circumstances, maybe we could go to another senator. I would ask everyone to be brief in case we lose Mr. Mulder earlier than planned.

Senator Merchant: I have one question. This is not on one of your four points, but you mentioned the governance at the airport by the airport authorities. We had several people say that they are not accountable to anyone. Is there anything that can be changed there? You mentioned their salaries. When you first envisioned this, I do not know if you put down any parameters, but what can be done now that these people are operating in this manner?

Mr. Mulder: Again, that is an excellent point. I touched on it briefly, but not extensively. For the airports, the government has about a 500-page lease agreement with each of them, with all kinds of terms and conditions about what they are supposed to do. They are supposed to have open meetings and give people notice and information about fare changes. They are not supposed to get into other business, and they are supposed to consult with the airlines and all that. Whether they do it or not, I do not know. However, it is certainly a means for the government to hold them accountable based on the 35-year lease agreement that they enter into.

On the second issue, I assume that communities must have a way to give feedback through community representatives and public information. For example, I assume that the airport authority in Regina gets feedback from the business community and passengers as to whether they are running a good airport. If they do not do well, they will lose traffic. There is currently a debate between Edmonton and Calgary on who provides the best service. Maybe that is happening between Regina and Saskatoon, too. However, there is a limit to which they can go on what they can charge, how they run their airport and so on.

As I said, I used to be the chair of the Ottawa Hospital just after we merged the four or five hospitals here into one. All 25 of us who served on the board received nothing. In Vancouver, a

De plus, on examine les loyers, dans la mesure où, à partir des loyers entre autres, on cesse de les rendre vraiment rentables et d'accroître le trafic au profit non seulement de Montréal, mais de tout le Canada. Lorsque nous avons renégocié certains des premiers accords à Calgary et à Edmonton, nous avons établi un délai de 10 ans pour examiner de nouveau l'accord et changer les conditions. À l'heure actuelle, le coût total est tel qu'il nuit à la croissance.

Le président : Monsieur Mulder, vous entendez la sonnerie. La greffière est en train de vérifier si l'on tient un vote au Sénat. Nous ne savons pas quand il aura lieu. Si c'est une sonnerie d'une heure, nous pouvons continuer encore une demi-heure.

M. Mulder : Nous serons surpris par la sonnerie.

Le président : Nous le saurons dans une minute. Pour l'instant, en raison des circonstances, nous pourrions peut-être céder la parole à un autre sénateur. Je demande à tout le monde d'être bref au cas où nous devrions laisser aller M. Mulder plus tôt que prévu.

Le sénateur Merchant : J'ai une question. Elle ne porte pas sur l'un de vos quatre éléments, mais vous avez parlé de la gouvernance des autorités aéroportuaires à l'aéroport. Plusieurs témoins nous ont dit qu'elles n'ont pas de compte à rendre à personne. Peut-on changer des choses à cet égard? Vous avez parlé des salaires. Lorsque vous avez imaginé cela, je ne sais pas si vous avez défini des paramètres, mais que peut-on faire maintenant que ces gens fonctionnent ainsi?

M. Mulder : Encore une fois, c'est un excellent point. J'en ai parlé brièvement, mais pas en profondeur. Le gouvernement a un contrat de location d'environ 500 pages pour chacun des aéroports qui contient toutes les conditions sur ce que les autorités aéroportuaires sont censées faire. Elles sont censées tenir des assemblées publiques et informer les gens sur les changements de tarifs. Elles ne doivent pas mener d'autres activités et elles doivent consulter les transporteurs et ainsi de suite. Je ne sais pas si elles respectent ces conditions. Toutefois, c'est certainement un moyen pour le gouvernement de leur demander des comptes en fonction du contrat de location de 35 ans qu'elles ont signé.

En ce qui concerne le deuxième aspect, je présume qu'il doit y avoir un moyen pour les collectivités de faire part de leur point de vue par l'intermédiaire de représentants de la collectivité et de l'information publique. Par exemple, je suppose que les autorités aéroportuaires de Regina obtiennent le point de vue du monde des affaires et des passagers sur la qualité de l'aéroport qu'elles gèrent. Si elles ne font pas un bon travail, elles perdront de la clientèle. Il y a présentement un débat sur la question de savoir lequel des aéroports d'Edmonton et de Calgary offre les meilleurs services. Il y en a peut-être un au sujet des aéroports de Regina et de Saskatoon également. Cependant, il y a une limite aux tarifs que les autorités aéroportuaires peuvent imposer, à la façon dont elles peuvent gérer l'aéroport, et cetera.

Comme je l'ai dit, j'ai agi à titre de président du Conseil des gouverneurs de l'Hôpital d'Ottawa peu après la fusion des quatre ou cinq hôpitaux. Les 25 personnes qui ont siégé au conseil n'ont

board member receives up to \$60,000. Is that the way to run an airport? It sounds like a small amount, but it is a symbol that things may have gone too far.

Senator Merchant: We travel frequently as senators, and I see frustration and anger among passengers. One negative experience is going through security. I am interested to know that some countries keep a checklist on how the staff operate. We have very good staff in Regina — I have to say that in case they are watching. It is a small airport, and everyone knows everyone, and they are good.

However, last week I went through several airports outside of Canada. The bags were at the baggage carousel before I got through immigration, and I was one of the first people through. Why is baggage in Canada always delayed? I know it happens in Regina and in Ottawa. I never check baggage when I come here because I do not want to wait 45 minutes for my baggage. Who is responsible for that, and how can it be corrected?

Mr. Mulder: I am not an expert on how to handle baggage, although I carry a fair amount of baggage with me in another sense.

I do not know how that operates. However, I do agree with you. It seems to take longer to get baggage in Ottawa than elsewhere. The airport is not responsible for handling baggage; it is the airlines. Perhaps the company that handles baggage reduces their staff late in the day, for example. I do agree with you that it is frustrating.

I do not expect it to always be a pleasure to travel, but it is becoming more and more frustrating. That is another reason why people choose not to fly at all. They just do not want the hassle.

In Canada we have the problem that it is complicated to get through airports. I think that airfares are, on balance, reasonable, but travellers must pay many taxes and fees. People either stay home, travel less or travel out of the U.S. The frustrations are the same in the U.S., but at least the costs are lower. You can fly to Mexico on Southwest Airlines for half the price that you can with any airline in Canada, and all you have to do is go to Niagara Falls, Detroit or Plattsburgh.

Do we, as a country, want the air sector to become a tool for development? If so, what can the airports do, what can the airlines do, and what can the government do? We need to deal with at least some of those issues.

rien reçu. À Vancouver, un membre du conseil d'administration reçoit jusqu'à 60 000 \$. Est-ce la façon de gérer un aéroport? Ce montant semble petit, mais il montre qu'on est peut-être allé trop loin.

Le sénateur Merchant : Notre rôle de sénateurs nous amène à voyager souvent, et je remarque de la frustration et de la colère chez les passagers. Passer les contrôles de sécurité est l'une des expériences désagréables. J'aimerais savoir si certains pays ont une liste de contrôle sur la façon dont le personnel travaille. Les membres du personnel de Regina sont très bons — je dois le dire, au cas où ils seraient en train de nous regarder. C'est un petit aéroport, tout le monde se connaît et les membres du personnel font du bon travail.

Toutefois, la semaine dernière, je suis passée par plusieurs aéroports à l'étranger. Les bagages étaient dans le distributeur circulaire avant que je passe par l'immigration, et j'ai été l'une des premières personnes à passer. Pourquoi faut-il toujours attendre les bagages au Canada? Je sais que cela se produit à Regina et à Ottawa. Je n'enregistre jamais de bagages quand je viens ici, car je ne veux pas attendre 45 minutes pour les avoir. Qui est responsable de cette situation et de quelle façon peut-on la corriger?

M. Mulder : Je ne suis pas un spécialiste sur la façon dont on s'occupe des bagages, bien que dans un autre sens j'en transporte beaucoup.

Je ne sais pas comment cela fonctionne. Toutefois, je suis d'accord avec vous. Il semble que l'attente pour les bagages soit plus longue à l'aéroport d'Ottawa que partout ailleurs. Ce n'est pas l'aéroport qui est responsable des bagages, mais plutôt le transporteur. Il se peut par exemple que le transporteur qui s'occupe des bagages réduise son effectif tard durant la journée. Je suis d'accord avec vous; c'est frustrant.

Je ne m'attends pas à ce que voyager soit toujours une partie de plaisir, mais il y a de plus en plus d'irritants. C'est une autre raison pour laquelle les gens choisissent de ne pas prendre l'avion du tout. Ils veulent éviter toute tracasserie.

Au Canada, le problème c'est que les choses se compliquent dans les aéroports. Je crois que les tarifs aériens sont, somme toute, raisonnables, mais les voyageurs doivent payer beaucoup de taxes et de frais. Par conséquent, les gens restent à la maison, voyagent moins ou se rendent aux États-Unis. On vit les mêmes frustrations aux États-Unis, mais au moins, les coûts sont moindres. Une personne peut aller à Mexico en voyageant à bord de Southwest Airlines en payant la moitié du prix exigé par n'importe quel transporteur au Canada, et tout ce qu'elle a à faire, c'est se rendre à Niagara Falls, à Detroit ou à Plattsburgh.

En tant que pays, voulons-nous que le secteur aérien devienne un outil de développement? Si c'est le cas, qu'est-ce que les aéroports, les transporteurs et le gouvernement peuvent faire? Il nous faut au moins discuter de certaines de ces questions.

Senator Zimmer: Thank you for appearing. I always thought a hat trick was three goals; you just made it four: fees, open skies, foreign ownership and air security.

How much do you think the government raises each year on fees? You cannot find that out. Does the money go to general revenues, to the black hole, some of it being used for improvements of airports, some of which look like Taj Mahals? The old question has always been is it necessary, or is it nice.

Where do we get that information? Who do we find out exactly how much money they are making, where it goes and how it is spent?

Mr. Mulder: There are two sorts of fees. You can find out about the fees that the government collects from the Department of Finance Canada and the Minister of Transport, Infrastructure and Communities. The amount of rent they receive from each airport, how much fuel tax they collect and so on is on the public record. There is a bit of a lag time, but you can get the data.

Transport Canada can get the amounts of the landing fees from the airports, how much they make from duty-free shops, et cetera. All their financial statements are in their annual reports, so you can get that too. It is just a question of doing the research and contacting Transport Canada or the Department of Finance Canada.

I believe that airport rent goes into the Consolidated Revenue Fund; Transport Canada does not get it. Air security charges go into the Consolidated Revenue Fund and are then allocated to the Royal Canadian Mounted Police, CATSA and others. Therefore, most of it goes into general coffers. Certainly fuel tax goes into the consolidated revenue of the government.

As to how much they put back in, the only program with which I am familiar is the Airports Capital Assistance Program, ACAP, which provides assistance for small airports and is \$40 million or \$50 million a year. I know of nothing else the government puts back in. I think they collect about \$1 billion and give back \$40 million or \$50 million.

As to why some airports are Taj Mahals, I would not call them that, but Toronto is big. However, for 20 years, Pearson International was under-invested; it was falling apart. They had to fix it, and it is hard to build a parking garage with only two floors. You might as well do four floors all at once. They had to build access roads. Winnipeg also went through major changes.

Maybe it was overdone here or there, but over 20 years, they will probably get their money back.

Le sénateur Zimmer : Je vous remercie de comparaître. J'ai toujours pensé qu'il fallait compter trois buts pour faire le tour du chapeau; vous venez d'en compter quatre en parlant de frais, d'accords ciel ouvert, de propriété étrangère et de sécurité aérienne.

À votre avis, combien le gouvernement retire-t-il des frais chaque année? Ce renseignement est introuvable. Est-ce que l'argent va dans les recettes générales, dans le trou noir, une partie étant utilisée pour la rénovation des aéroports, dont certains ressemblent à des Taj Mahal? La question qu'on s'est toujours posée est de savoir si c'est nécessaire ou superflu.

Où obtenons-nous ce renseignement? Qui peut nous dire exactement combien d'argent le gouvernement retire, où il le verse et de quelle façon il le dépense?

M. Mulder : Il y a deux types de frais. On peut obtenir des renseignements sur les frais que le gouvernement perçoit auprès du ministère des Finances Canada et du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités. Le loyer de chaque aéroport et la taxe sur le carburant qu'il perçoit, entre autres, sont rendus publics. Il faut attendre une certaine période de temps, mais on peut obtenir les renseignements.

Transports Canada peut obtenir les montants des redevances d'atterrissage des aéroports, des boutiques hors taxes, et cetera. Puisque tous leurs états financiers figurent dans leur rapport annuel, vous pouvez obtenir ces renseignements également. Il s'agit seulement de faire la recherche et de communiquer avec Transports Canada ou le ministère des Finances Canada.

Je crois que le loyer des aéroports est versé au Trésor; Transports Canada ne reçoit pas cet argent. Les revenus tirés des frais de sécurité aérienne sont versés dans le Trésor et sont ensuite alloués à la Gendarmerie royale du Canada, à l'ACSTA et à d'autres parties. Ainsi, les revenus sont en grande partie versés au Trésor public. Les revenus tirés de la taxe sur le carburant sont certainement versés dans les recettes consolidées du gouvernement.

Pour ce qui est de la question de savoir combien d'argent est réinvesti, le seul programme que je connaisse, c'est le Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires, le PAIA, qui aide les petits aéroports et coûte 40 ou 50 millions par année. Je ne suis au courant de rien d'autre quant aux réinvestissements du gouvernement. Je crois qu'il perçoit environ 1 milliard et qu'il réinvestit 40 ou 50 millions de dollars.

Pour ce qui est de la question de savoir pourquoi certains aéroports ressemblent à un Taj Mahal, je ne les appellerais pas ainsi, mais l'aéroport de Toronto est énorme. Toutefois, pendant 20 ans, on a sous-investi dans l'aéroport international Pearson; il tombait en ruine. On a dû faire des réparations, et il est difficile de construire un garage de stationnement avec seulement deux étages. On pourrait aussi bien construire quatre étages à la fois. On a dû construire des voies de service. Des changements majeurs ont dû être apportés à l'aéroport de Winnipeg également.

On est peut-être allé trop loin dans certains cas, mais l'argent sera probablement récupéré sur 20 ans.

Senator Zimmer: I flew to Orlando, Florida, last week. When I arrived, I found that my luggage had been ripped apart, and the lock was gone. I was worried that someone had stolen something, but nothing was missing. I bought new luggage and a new \$40 lock. When I arrived back in Toronto, the lock was cut off and there was a note that said that all luggage had to be open so that they could go through it.

When the lock is cut, how do I relock my luggage so someone who handles the luggage does not steal?

Mr. Mulder: I have never heard that checked luggage had to be unlocked.

Senator Zimmer: It happened twice. I have the lock in my office. They cut it right off with a bolt cutter. What do I do now? How do I secure my luggage?

Senator Meighen: Do not put valuables in your luggage.

Mr. Mulder: I am not an expert on how to handle luggage. I did not know whether in the U.S. you have to have luggage unlocked. I travel to Europe and Asia; I have not been to the U.S. lately.

Senator Meredith: Thank you for your presentation.

Your second point was on pushing open skies agreements for competitiveness and bringing more airlines into our airspace. How do you suggest that the government pursue more open skies agreements? We currently have a duopoly with just two major airlines, although we now have Porter Airlines. How will that impact the Canadian traveller?

Mr. Mulder: With open skies, it has to be a level playing field. Both parties have to agree to all of it. It is not something that Canada can do on its own; we cannot let everyone fly into Canada if Air Canada and others cannot fly more extensively elsewhere.

For example, through International Air Transport Association, IATA, about 12 countries are prepared to pursue a more liberal open skies process. I understand that Transport Canada has been party to some of the discussion, extensively so.

If we find like-minded countries, and over a period — maybe it will take five, ten, fifteen years — we work on it. The so-called open skies agreement with the U.S. — it really is not — took 8 years and 13 rounds of negotiations. Only in the thirteenth round were we successful with an agreement with which both countries were happy. If you have a long-term plan and have like-minded countries, perhaps the Europeans, the Chinese or the Japanese — some of them might be problematic. However, you sit down and work toward an agreement. If you did it with Europe, Air Canada

Le sénateur Zimmer : La semaine dernière, j'ai pris l'avion pour me rendre à Orlando, en Floride. À mon arrivée, je me suis rendu compte que ma valise était endommagée et qu'il n'y avait plus de cadenas. J'ai craint que quelqu'un m'ait volé quelque chose, mais il ne manquait rien. Je me suis acheté une nouvelle valise et un nouveau cadenas de 40 \$. Lorsque je suis revenu à Toronto, le cadenas avait été coupé et il y avait une note qui disait qu'on avait ouvert tous les bagages pour pouvoir les fouiller.

Si le cadenas est coupé, comment puis-je verrouiller mes bagages de nouveau afin que personne ne puisse en voler le contenu lors de leur transport?

M. Mulder : Je n'ai jamais entendu dire que les bagages enregistrés ne devaient pas avoir de cadenas.

Le sénateur Zimmer : C'est arrivé deux fois. J'ai même le cadenas en question dans mon bureau. On l'a coupé avec de grosses pinces. Qu'est-ce que je fais maintenant? Comment puis-je protéger mes bagages?

Le sénateur Meighen : N'y mettez pas d'objets de valeur.

M. Mulder : Je ne suis pas un expert en matière de bagages. Je ne savais pas si vous deviez enlever le cadenas de vos bagages aux États-Unis. Je voyage en Europe et en Asie; je ne suis pas allé aux États-Unis récemment.

Le sénateur Meredith : Merci de votre exposé.

Vous avez parlé, en deuxième lieu, d'aller de l'avant avec des accords « ciel ouvert » afin de favoriser la concurrence et de permettre à plus de transporteurs d'exploiter notre espace aérien. À votre avis, comment le gouvernement peut-il encourager ces accords? Actuellement, deux transporteurs aériens importants forment un duopole, même si Porter Airlines s'est maintenant joint à la partie. Quelles seront les répercussions pour les voyageurs canadiens?

M. Mulder : Dans un accord « ciel ouvert », les règles du jeu doivent être équitables, c'est-à-dire que les deux parties intéressées doivent s'entendre sur tout. Le Canada ne peut y arriver seul; nous ne pouvons pas laisser n'importe quel transporteur utiliser l'espace aérien du Canada si Air Canada et d'autres ne peuvent pas en faire autant ailleurs.

Par exemple, grâce à l'Association du transport aérien international, l'IATA, environ 12 pays sont prêts à appliquer plus largement le principe de « ciel ouvert ». D'après ce que je comprends, Transports Canada a participé, dans une large mesure, à cette discussion.

Si nous trouvons des pays aux vues similaires, nous allons travailler avec eux sur le sujet pendant peut-être cinq, 10 ou 15 ans. Le soi-disant accord « ciel ouvert » avec les États-Unis — c'est tout sauf cela — a nécessité 13 séries de négociations sur une période de 8 ans, lorsque nous avons finalement conclu un accord qui satisfaisait les deux pays. Si vous avez un plan à long terme et que vous collaborez avec des pays aux vues similaires, peut-être les Européens, les Chinois ou les Japonais — certains d'entre eux peuvent poser des problèmes. Toutefois, il faut

could fly wherever they wanted to in Europe and the Europeans could fly wherever they wanted to in Canada. There would not be bilateral agreements.

If Air France KLM want to go to Montreal and fly on to Vancouver, they could pick up Canadians in Montreal and fly on to Vancouver. In the same way, Air Canada could pick up people in London and fly them on to Frankfurt. Currently they cannot. You would have many more of those freedoms.

I do not know what is special about it. We go to Walmart to buy our clothes; we buy Toyotas to drive in, so why can we not fly in Canada on foreign airlines, or Germans fly in Air Canada seats?

Senator Meredith: My next question is about security. We live in an age of security, and we know the incidents of 9/11 and other incidents around the globe that have seriously affected passengers and the airline industry as a whole.

You said that we need to look at how we are checking in our passengers and the screening process. Others have appeared before this committee and talked about the fact that we do have a clean process of getting our customers through security in an easy transition. However, you seem to say that we need to look at how we are processing these customers rather than the stringent security checks that we are doing. How do you propose that we do this differently?

Mr. Mulder: Over the last two years the government has reviewed a number of procedures and is slowly making changes. Recently, there was another review of CATSA and more recommendations were made. For example, currently if you go to through security in the Ottawa airport, you step on a pad. It does not matter whether you look like a terrorist or actually are one or you are an 85-year-old lady, if you happen to step on a pad and the light goes off you go through a full body scan. I have seen 85-year-old ladies in Vancouver going through this process of being checked. When you go through it, even though you clear the whole thing, they can still set you aside and check you off; they write down your boarding card number.

You wonder whether they are doing this for anyone based on some random system. Can they not do more on behaviour patterns so that people like me who may look like a terrorist actually receive more attention than some 85-year-old lady? I have seen people with baby carriages being checked.

s'atteler à la tâche et négocier jusqu'à ce qu'on obtienne un accord. Si nous avons conclu un tel accord avec l'Europe, Air Canada pourrait aller où elle voudrait en Europe et les Européens pourraient faire la même chose au Canada. Il n'y aurait aucun accord bilatéral.

Si le transporteur Air France-KLM voulait partir de Montréal à destination de Vancouver, il pourrait prendre des passagers canadiens à Montréal et les amener à Vancouver. De même, Air Canada pourrait prendre des passagers à Londres et les amener à Francfort. Pour le moment, ils n'ont pas le droit de le faire. Ces accords permettraient à encore plus de transporteurs d'aller où bon leur semble.

Je ne comprends pas pourquoi on rend les choses si difficiles. Nous achetons bien nos vêtements au Wal-Mart et nous conduisons des Toyota; alors pourquoi ne pouvons-nous pas voyager au Canada avec des transporteurs étrangers, ou pourquoi les Allemands, par exemple, ne peuvent-ils pas voyager chez eux avec Air Canada?

Le sénateur Meredith : Ma prochaine question concerne la sécurité. Nous lui accordons beaucoup d'importance de nos jours, et nous savons que les événements du 11 septembre 2001 et d'autres événements similaires dans le monde ont eu des répercussions énormes sur les voyageurs et sur l'ensemble des transporteurs.

Vous avez dit que nous devons examiner l'enregistrement des passagers et le processus de contrôle. D'autres témoins nous ont dit que nous avons, en fait, un processus de contrôle efficace et que la transition se faisait aisément. Toutefois, vous semblez dire que nous devons examiner notre façon de trier les passagers au lieu de nous concentrer sur les contrôles de sécurité minutieux que nous faisons déjà. À votre avis, comment pourrions-nous faire les choses différemment?

M. Mulder : Le gouvernement a étudié un certain nombre de procédures ces deux dernières années et apporte tranquillement les modifications nécessaires. L'ACSTA a récemment procédé à un examen qui a produit d'autres recommandations. Par exemple, actuellement, si vous passez le contrôle de sécurité de l'aéroport d'Ottawa, vous devez vous tenir sur une plaque. Peu importe que vous ayez l'air d'un terroriste, que vous en soyez réellement un ou que vous soyez une dame âgée de 85 ans, si le témoin s'allume lorsque vous marchez sur la plaque, vous devez vous soumettre à une fouille corporelle complète. J'ai vu des dames âgées de 85 ans subir cette fouille à Vancouver. Lorsque vous vous y soumettez, même si on ne trouve rien, on peut quand même vous prendre à part et vous contrôler, c'est-à-dire qu'on prend votre numéro de carte d'embarquement en note.

C'est à se demander si la façon de choisir les gens à qui on fait passer ces contrôles de sécurité repose sur un système aléatoire. Ne pourrait-on pas fonder la sélection sur des modèles de comportement précis, ce qui ferait en sorte que des personnes qui, comme moi, peuvent avoir l'air de terroristes subissent une fouille plus complète qu'une dame âgée de 85 ans? J'ai vu des gens qui voyageaient avec un bébé se faire fouiller.

I suggest more common sense, better use of equipment and maybe lower intensity security at smaller airports; maybe people who are frequent passengers should have pre-screening done so that they have less to do, less body checking, less removal of shoes and all this kind of stuff.

The Israelis base their security more on passenger behaviour. However, I was told several weeks ago that in Tel Aviv, only four flights take off and land per day. Therefore, it might be a problem to do it in Toronto. However, at least identify more. It is human beings that cause the problem, not their luggage. You do not check bags and shoes; you check the human beings. It is passenger behaviour patterns.

That is hard to do when you are processing 30 million passengers through Toronto. However, at least you move toward that and have a bit more common sense to it.

Senator Mercer: It is easy for older white guys to talk about changing the screening to be more selective. You and I, Mr. Mulder, are not on the list because we are old white guys.

Mr. Mulder: I was not referring to you, senator.

Senator Mercer: Many people are on the list because they look a little different from us, and that is one of the things we want to avoid.

We talked about the program to help small airports, and you did not talk about it much. I am curious because we had been told all along that this was restricted to the airports outside the program, the smaller airports only qualify. However, last week it was announced that a great deal of money is going into the airport in Quebec City. I do not mean anything disparaging to the chair — it is probably the quality of the representation by Senator Dawson — but if they are all to be equal, then they should all be equal. Why is Saskatoon not getting the money, when Quebec City is?

Mr. Mulder: Maybe it is to accommodate all the future hockey players that will go through that.

More seriously, I noticed that and have no idea. The governments have assisted certain communities if there is a major international event. Is Quebec City hosting a major international event?

The Chair: In 2008, there was the 400th anniversary of Quebec.

Mr. Mulder: When Moncton had the francophone summit, the Moncton airport received money to improve. When I read that, I said that perhaps there is some major international conference taking place.

Senator Mercer: I find it curious.

À mon avis, on devrait faire preuve de plus de bon sens, mieux utiliser l'équipement et peut-être diminuer les contrôles de sécurité dans les aéroports moins achalandés. Les personnes qui voyagent régulièrement devraient peut-être faire l'objet d'une présélection, de façon à diminuer le nombre de fouilles corporelles, le nombre de gens qui doivent enlever leurs chaussures, entre autres.

En ce qui a trait au processus de sécurité, les Israéliens ciblent plutôt le comportement des passagers. Toutefois, on m'a dit, il y a quelques semaines, que seulement quatre vols décollaient de Tel-Aviv et y atterrissaient chaque jour. Il serait donc difficile de faire la même chose à Toronto. On devrait au moins procéder à un recensement plus poussé; ce sont les humains qui posent problème, et non leurs bagages. Par conséquent, on devrait examiner les personnes au lieu de se concentrer sur leurs valises et leurs chaussures. La clé se trouve dans le comportement des passagers.

C'est difficile d'y arriver lorsque 30 millions de passagers passent par l'aéroport de Toronto. Mais il faut au moins travailler en ce sens et y ajouter une graine de bon sens.

Le sénateur Mercer : Modifier le processus de contrôle pour le rendre plus sélectif est facile à dire pour les hommes blancs d'un certain âge. Vous et moi, monsieur Mulder, ne sommes pas sur la liste, car nous sommes des hommes blancs d'un certain âge.

M. Mulder : Je ne parlais pas de vous, sénateur.

Le sénateur Mercer : Beaucoup de gens se retrouvent sur la liste parce qu'ils sont légèrement différents de nous, et nous essayons, entre autres, d'éviter ce genre de choses.

Nous avons parlé du programme qui vise à soutenir les petits aéroports, et vous n'avez pas dit grand-chose à ce sujet. Cela m'intrigue, car on nous a toujours dit que c'était limité aux aéroports qui ne faisaient pas partie du programme, que seuls les petits aéroports y avaient droit. Toutefois, la semaine dernière, on a annoncé que l'aéroport de Québec allait recevoir une forte somme. Je ne veux pas manquer de respect au président — c'est probablement arrivé en raison de la qualité des arguments du sénateur Dawson —, mais s'ils doivent tous être égaux, alors ils devraient l'être. Pourquoi l'aéroport de Québec reçoit-il de l'argent, alors que celui de Saskatoon doit s'en passer?

M. Mulder : C'est peut-être pour desservir les nombreux futurs joueurs de hockey qui vont passer par là.

Mais sérieusement, j'ai remarqué cela et je n'en ai aucune idée. Les gouvernements ont aidé certaines collectivités, dans le passé, si elles étaient l'hôte d'un événement d'envergure internationale. Est-ce le cas pour la ville de Québec?

Le président : Elle a fêté son 400^e anniversaire en 2008.

M. Mulder : Lorsque le Sommet de la Francophonie s'est tenu à Moncton, des fonds ont été affectés à l'amélioration de l'aéroport. Lorsque j'ai lu cela, je me suis dit qu'on allait peut-être tenir une conférence d'envergure internationale à Québec.

Le sénateur Mercer : Cela m'intrigue.

This morning I flew through O'Hare International Airport in Chicago on my way back to Ottawa. You notice two things if you are flying there. Obviously, I connected through Toronto and landed in Ottawa. I did a comparison of the three airports. There are two significant differences between O'Hare, Pearson and Macdonald-Cartier. One is at the security level. More people are present at O'Hare to check you. It is much more intrusive for everyone, including shoe removal, which we do not do here at all times. I receive a pat-down every time because I have artificial knees, so I am used to that, but the pat-down is much more intrusive there.

You talk about some of the money not going to the airports. Senator Zimmer talked about building Taj Mahals. I do not agree with that. The second major difference between O'Hare, Pearson and Macdonald-Cartier, is that Pearson and Macdonald-Cartier are clean and modern, places in which you can feel comfortable. I know O'Hare is the busiest airport in the world, but still, it is not clean. It is not a place you want to spend much time. If we are taking money, should money not be spent on infrastructure that provides clean, safe, healthy environments for passengers and employees of the airports?

Mr. Mulder: Senator, I agree with the spirit of the comments. However, I am pleased to hear at least from your experience that Canadian airports are doing better. First, the security is less intrusive, and second, the airports are cleaner. I certainly think that the Toronto, Ottawa and Vancouver airports are very clean. I always notice these things because I used to be deputy minister of the department.

When I was deputy minister, I used to go to the Toronto airport to see how often washrooms get cleaned. The kids have a habit, when they go to a restaurant, of checking the washrooms first to see if the kitchen will be clean. It is the same way in the airports. At the Toronto airport, they have someone who goes through it every 30 minutes to check on the cleanliness.

I assume that Lloyd McCoomb and others who have been running the airports make sure that the airports are well managed, efficient and cheap. I do not fault them for that. I think on balance they do a pretty good job.

Senator Mercer: I am concerned that we continue to talk about the large airports and then the small airports, and little attention is paid to the airports in the middle, such as the well-run Halifax airport, or Winnipeg or Calgary airports, which are mid-sized.

Ce matin, je suis passé par l'aéroport international O'Hare de Chicago en revenant à Ottawa. Deux choses sautent aux yeux lorsqu'on passe par cet aéroport. J'ai évidemment eu une correspondance à Toronto et j'ai atterri à Ottawa. J'en ai profité pour comparer les trois aéroports; il y a deux différences importantes entre O'Hare, Pearson et Macdonald-Cartier. La première se trouve sur le plan de la sécurité. En effet, il y a plus d'employés pour effectuer le contrôle de sécurité des passagers à O'Hare. De plus, tout le monde subit une fouille beaucoup plus poussée, ce qui signifie que les gens doivent retirer leurs chaussures, ce qu'on ne fait pas chaque fois ici. J'ai toujours droit à la fouille manuelle, car j'ai des genoux artificiels; j'y suis donc habitué, mais là-bas, cette fouille est effectuée beaucoup plus à fond.

Vous avez parlé de certains des fonds qui ne sont pas affectés aux aéroports. Le sénateur Zimmer a dit qu'on construisait des Taj Mahal. Je ne suis pas d'accord. La deuxième grande différence entre O'Hare, Pearson et Macdonald-Cartier réside dans le fait que Pearson et Macdonald-Cartier sont des aéroports propres, modernes et confortables. Je sais que O'Hare est l'aéroport le plus achalandé du monde, mais il n'est tout de même pas propre; on ne souhaite pas s'y attarder plus qu'il ne le faut. Si des fonds sont affectés aux aéroports, ne devraient-ils pas être investis dans une infrastructure qui permet aux passagers et aux employés des aéroports de profiter d'un environnement sain, propre et sécuritaire?

M. Mulder : Sénateur, j'approuve l'esprit de vos remarques. Toutefois, je suis heureux d'entendre que, du moins d'après votre expérience, les aéroports canadiens s'en tirent mieux. Premièrement, la sécurité y est moins envahissante, et deuxièmement, ils sont plus propres. Je suis certainement d'avis que les aéroports de Toronto, d'Ottawa et de Vancouver sont très propres. Je remarque toujours ces choses-là puisque j'ai déjà été sous-ministre des Transports.

Quand j'étais sous-ministre, je me rendais à l'aéroport de Toronto pour voir à quelle fréquence les toilettes étaient nettoyées. Les jeunes ont l'habitude, lorsqu'ils vont au restaurant, de vérifier d'abord les toilettes pour voir si la cuisine sera propre. C'est la même chose dans les aéroports. À l'aéroport de Toronto, quelqu'un passe toutes les 30 minutes pour vérifier la propreté.

Je présume que Lloyd McCoomb et d'autres qui dirigent les aéroports veillent à ce qu'ils soient bien gérés, efficaces et peu coûteux. Je ne les en blâme pas. À mon avis, somme toute, ils réussissent assez bien.

Le sénateur Mercer : Je m'inquiète du fait que nous parlons des grands aéroports, puis des petits aéroports, mais que nous nous arrêtons peu à ceux qui se trouvent dans le milieu, comme l'aéroport bien géré d'Halifax, ou ceux de Winnipeg et de Calgary, qui sont de taille moyenne.

Mr. Mulder: I know you are from that neck of the woods, senator, but I think the Halifax airport is a good example of a well-run airport. They have made significant improvements. It has become the hub for Atlantic Canada.

They have a number of increased international flights, and it is well managed overall. I think they pay rent somewhere to the tune of \$5 million or \$6 million a year. It is not an inordinate amount, but perhaps the case could be made to eliminate it too. I think they are all part of an important network.

Senator Meighen: What degree of control, if any, do the airports and airlines have over CATSA's operations within the airports?

Mr. Mulder: In broad governance terms, I am not aware that they have any. It is a Crown corporation, and Treasury Board, the Department of Finance Canada, Transport Canada and the RCMP are all over them, but not the airlines and airports.

When it comes to management, the airports have to make facilities available to them and the space to operate. I assume, if there are delays and procedural problems, the airport manager gets involved with the local CATSA people, and the contractors who do the security work on behalf of CATSA.

At the level of local airport, they must have a lot of communication and coordination to ensure that the system works as well as it should.

Senator Meighen: I would hope so. I hope they consult with a view to trying to make it faster and easier for passengers.

The length of time it often takes to go through security can be irritating for passengers. One reason it takes a great deal of time is because we have to be politically correct. To be politically correct, a female officer cannot use the wand on me or pat me down. I have to wait for a male. If there happens to be five or six male passengers going through, you wait, and the female officer sits there twiddling her thumbs. This is perhaps because of my age, but I really do not care. Does anyone know whether this incredible political correctness is pushed to that limit elsewhere?

Senator Mercer: Yes, in the U.S.

Senator Meighen: It is certainly a factor for the delay.

Mr. Mulder: Yes, it is a frustration.

Senator Fox: I missed your opening statement, for which I apologize; I am trying play catch-up. I have one question, in case it is at all in your area of knowledge or expertise.

I am interested in the setting up of industrial, tax-free zones near airports. Amsterdam and other countries have great logistic centres. To my knowledge, Canada has none of these set up. Have you any comments on that, or am I asking the wrong person? I hope I am asking the right person.

M. Mulder : Je sais que vous venez de la région, monsieur le sénateur, mais à mon avis, l'aéroport d'Halifax est un bon exemple d'un aéroport bien géré. On y a apporté des améliorations considérables. C'est devenu le centre du Canada atlantique.

On y a augmenté le nombre de vols internationaux, et il est bien géré dans l'ensemble. Je crois que leur loyer est d'environ 5 ou 6 millions de dollars par année. La somme n'est pas démesurée, mais on pourrait démontrer qu'elle devrait aussi être éliminée. Selon moi, ils font tous partie d'un important réseau.

Le sénateur Meighen : À quel point les aéroports et les transporteurs aériens peuvent-ils intervenir dans les activités de l'ACSTA à l'intérieur des aéroports?

M. Mulder : De façon générale, en termes d'administration, ils ne peuvent pas intervenir du tout, à ma connaissance. L'ACSTA est une société d'État et elle doit répondre au Conseil du Trésor, au ministère des Finances Canada, à Transports Canada et à la GRC, mais pas aux transporteurs aériens et aux aéroports.

Sur le plan de la gestion, les aéroports doivent lui fournir les installations et l'espace nécessaires pour travailler. Je présume que s'il y a des retards ou des problèmes de procédure, le directeur des services aéroportuaires collabore avec les gens de l'ACSTA et les sous-traitants qui font le travail de sécurité au nom de l'ACSTA.

À l'échelle de l'aéroport local, il doit y avoir beaucoup de communication et de coordination pour veiller à ce que le système fonctionne aussi bien qu'il le devrait.

Le sénateur Meighen : Je l'espère. J'espère aussi qu'on se consulte dans le but d'accélérer et de faciliter le processus pour les passagers.

Le temps qu'il faut souvent pour passer les contrôles de sécurité peut être irritant pour les passagers. L'une des raisons pour lesquelles c'est si long, c'est le fait qu'il faut procéder de manière politiquement correcte. Or, pour que la procédure soit politiquement correcte, je ne peux pas me faire fouiller par une agente. Je dois attendre un agent. Si cinq ou six passagers masculins doivent subir le contrôle, ils attendent, pendant que l'agente se tourne les pouces. C'est peut-être à cause de mon âge, mais cela m'est vraiment égal. Est-ce que quelqu'un sait si cette incroyable rectitude politique est poussée à un tel extrême ailleurs?

Le sénateur Mercer : Oui, aux États-Unis.

Le sénateur Meighen : Cela contribue certainement à l'attente.

M. Mulder : Oui, c'est frustrant.

Le sénateur Fox : J'ai manqué votre déclaration; je vous demande pardon. J'essaie de me rattraper. J'ai une question, dans le cas où elle relève moindrement de votre domaine de connaissances ou d'expertise.

Je m'intéresse à la création de zones industrielles franches près des aéroports. Amsterdam et certains pays ont de grands centres logistiques. À ma connaissance, il n'y en a pas au Canada. Avez-vous quelque chose à dire ce sujet, ou est-ce que je pose la question à la mauvaise personne? J'espère que je m'adresse à la bonne personne.

Mr. Mulder: I am a part-time consultant and a part-time controversialist, but I am not an expert on free-trade zones. If the Montreal Pierre Elliott Trudeau International Airport, for example, wanted to open up some of their lands for industrial purposes that are linked in with the airport, they are allowed to do that. However, for them to make it a tax-free zone, as the senator knows from his experience in government, they have to deal with the Department of Finance Canada and the trade departments to get that done. That has always been an uphill battle.

Certainly nothing is stopping the airport, on its own lands, to the extent that they are not used for airport purposes, and on lands associated with it, to get much more into commercial relations with companies that depend a great deal on air transportation. Nothing in the lease stops them from doing it, if they want to do it, as long as it is commercially viable. They are not allowed to cross-subsidize airport operations with the commercial development of the lands. They must be separate entities.

Senator Fox: I am told, because I have been involved with this issue for a number of years, that the framework legislation is in place and people are just not using it. The fact that people are not using it probably means that it is so complicated that you cannot, for all practical purposes, actually get into it. I am not sure if you have any comment on that.

Mr. Mulder: It could be. I think there were two attempts made to have airport legislation, and both died on the Order Paper. I am familiar with one.

There is no broad legislation that deals with the governance of airports. It is all done through the lease agreements. For a variety of purposes, the lease agreements are very complex. If Montreal, Vancouver, Halifax or Regina want to do commercial development, as long as they use land that is not needed for air on their own boundaries, or people outside of it, and do not cross-subsidize, they are allowed to do it. They have to go through steps, however. They cannot just do it willy-nilly.

Senator Johnson: Can you comment further on the open skies agreements? Canada has negotiated a number of them, mostly with the EU and United States. What should be done to expand these to allow for cabotage, or should they? Have they been effective?

Mr. Mulder: Thank you, senator. As I said earlier, open skies is a bit of a misnomer. It is like being in a halfway house: You are neither in jail nor free. There are certain things you can do at certain hours of the day or for certain airlines or airports.

They certainly have been a step in right direction. Open skies agreements exist with the U.S and the EU, and we have some with some smaller countries as well.

Senator Johnson: We should have them in Asia?

M. Mulder : Je suis consultant à temps partiel et amateur de controverses, mais je ne suis pas expert en zones franches. Si l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal, par exemple, voulait se servir d'une partie de son terrain à des fins commerciales liées à l'aéroport, il pourrait le faire. Toutefois, pour en faire une zone franche, comme le sénateur le sait grâce à son expérience au sein du gouvernement, il doit traiter avec les ministères des Finances Canada et du Commerce. Cela a toujours été difficile à faire.

Il n'y a certainement rien qui empêche l'aéroport d'intensifier ses relations commerciales avec des entreprises qui dépendent fortement du transport aérien sur son propre terrain, dans la mesure où il ne l'emploie pas à des fins de services aéroportuaires, et sur des terrains liés à lui. Si c'est ce que l'aéroport veut faire, le bail ne contient aucune clause qui l'en empêche, pourvu que l'affaire soit viable sur le plan commercial. L'aéroport n'a pas le droit de procéder à l'interfinancement de ses activités au moyen du développement commercial du terrain. Les deux entités doivent être séparées.

Le sénateur Fox : On me dit, puisque je travaille au dossier depuis un certain nombre d'années, que la loi-cadre existe et que les gens n'y ont tout simplement pas recours. Cela signifie probablement qu'elle est si compliquée qu'il est impossible, pratiquement, de s'en servir. Je ne sais pas si vous avez quelque chose à dire à ce sujet.

M. Mulder : C'est possible. Je pense qu'on a tenté à deux reprises de faire adopter des projets de loi sur les aéroports, et les deux sont morts au Feuilleton. J'en connais un.

Il n'existe pas de mesure législative générale qui régit l'administration des aéroports. Tout est fait par l'intermédiaire des contrats de location, qui sont très compliqués pour diverses raisons. Si les aéroports de Montréal, de Vancouver, d'Halifax ou de Regina veulent faire du développement commercial, ils le peuvent, pour autant qu'ils le fassent à l'intérieur des limites de leurs terrains et qu'on n'a pas besoin de ces terrains pour le transport aérien, et pour autant qu'ils ne fassent pas d'interfinancement. Toutefois, ils doivent passer par certaines étapes. Ils ne peuvent pas y aller au hasard.

Le sénateur Johnson : Pouvez-vous nous en dire plus sur les accords « ciel ouvert »? Le Canada en a négocié un certain nombre, surtout avec l'Union européenne et les États-Unis. Que devrait-on faire pour en élargir la portée pour permettre le cabotage, ou devrait-on en élargir la portée? Sont-ils efficaces?

M. Mulder : Merci, madame le sénateur. Comme je l'ai déjà dit, l'expression « ciel ouvert » est un peu trompeuse. C'est comme être dans une maison de transition : on n'est ni emprisonné, ni libre. On peut faire certaines choses à certaines heures ou pour certains transporteurs aériens ou certains aéroports.

Les accords « ciel ouvert » constituent certainement un pas dans la bonne direction. Nous en avons conclu avec les États-Unis et l'Union européenne, et aussi avec de plus petits pays.

Le sénateur Johnson : Nous devrions en avoir avec l'Asie?

Mr. Mulder: Yes, I realize the Chinese may not be keen on having Canadian airlines flying within their domestic territory. However, certainly we should have agreements with Europe, some Latin America countries and maybe over time with the U.S. as well.

I know they use security and ownership as reasons why other people should be kept out, but it happens in all the other sectors. I realize it may be a long-term exercise for both cargo and passengers to do that. However, at least you can get like-minded countries to get together and, over a period of five or ten years, work it out and make it happen.

There are international automobile companies and international insurance companies. Why can there not be international airlines that merge, for example, Cathay Pacific Airways and Air Canada?

Senator Johnson: You have had a great deal of experience. How would you improve the governance of Canada's airports?

Mr. Mulder: First, I would have the two-for-one deal. I hope you think that is politically attractive. There must be elements in there that benefit passengers, airports, airlines and the government.

With this two-for-one deal, I am saying that if you work it out over a period of five or six years, everyone wins, as long as you negotiate it properly. If they do not live up to it, you just say that the deal is off and that the rent is back on. You work toward it, and you use the airports and the airlines as a development tool. We have huge potential here to make that happen. We have good airlines and airports overall, so why not use them, as opposed to using them as a cash cow?

Senator Johnson: We have to cut some of the rent.

Mr. Mulder: Then we must deal with foreign ownership, open skies and security. However, the first step is to reduce the financial burden on everyone.

The Chair: Mr. Mulder, thank you for your contribution to our study. You will probably see some of your comments incorporated into our report.

Before closing, I would like to remind members that there will be a meeting next Tuesday at 9:30 a.m. to hear from Air Canada representatives.

Senator Johnson: There might be an election.

The Chair: Since my clerk wrote it, I read it. The meeting is adjourned.

(The committee adjourned.)

M. Mulder : Oui, je comprends que la Chine n'aime peut-être pas beaucoup l'idée que des transporteurs aériens survolent son territoire. Toutefois, nous devrions certainement négocier des accords avec l'Europe, des pays d'Amérique latine et peut-être aussi les États-Unis avec le temps.

Je sais qu'on donne la sécurité et la propriété comme des raisons pour lesquelles les étrangers devraient être exclus, mais cela se fait dans tous les autres secteurs. Je comprends qu'il faudra peut-être beaucoup de temps pour y arriver avec le fret et les passagers. Toutefois, au moins des pays aux vues similaires peuvent se réunir et, sur une période de cinq ou 10 ans, ils peuvent régler les détails et réaliser le projet.

Il y a des constructeurs automobiles internationaux et des sociétés d'assurances internationales. Pourquoi ne peut-on pas former des compagnies aériennes internationales en fusionnant, par exemple, Cathay Pacific Airways et Air Canada?

Le sénateur Johnson : Vous avez beaucoup d'expérience. Comment amélioreriez-vous l'administration des aéroports canadiens?

M. Mulder : D'abord, j'instaurerais l'entente deux pour un. J'espère que vous la trouvez attrayante sur le plan politique. Elle doit contenir des éléments avantageux pour les passagers, les aéroports, les transporteurs aériens et le gouvernement.

À mon avis, si l'entente est établie sur une période de cinq ou six ans, tout le monde y gagnera, pourvu qu'elle soit bien négociée. Si les autres parties ne la respectent pas, vous n'avez qu'à la résilier, et les loyers devront à nouveau être payés. Vous travaillez en ce sens, et vous vous servez des aéroports et des transporteurs aériens comme outils de développement. Nous avons tout ce qu'il faut ici pour y arriver. Dans l'ensemble, nous avons de bons aéroports et de bons transporteurs aériens; pourquoi ne pas nous en servir, plutôt que de les traiter comme des vaches à lait?

Le sénateur Johnson : Il faut réduire le loyer.

M. Mulder : Il faut ensuite s'occuper des dossiers de la propriété étrangère, des accords « ciel ouvert » et de la sécurité. Toutefois, la première étape est de réduire le fardeau financier de tous.

Le président : Monsieur Mulder, merci d'avoir contribué à notre étude. Vous trouverez probablement certaines de vos observations dans notre rapport.

Avant de lever la séance, j'aimerais rappeler aux membres du comité qu'il y aura une réunion mardi prochain, à 9 h 30, avec les représentants d'Air Canada.

Le sénateur Johnson : Il y aura peut-être des élections.

Le président : Puisque la greffière l'a écrit, je l'ai lu. La séance est levée.

(La séance est levée.)

WITNESS

Global Public Affairs:

Nick Mulder, Senior Associate.

TÉMOIN

Global Public Affairs :

Nick Mulder, associé principal.