

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session  
Forty-first Parliament, 2011-12-13

*Proceedings of the Standing  
Senate Committee on*

TRANSPORT AND  
COMMUNICATIONS

*Chair:*

The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, February 27, 2013 (in camera)  
Tuesday, March 19, 2013 (in camera)  
Tuesday, April 16, 2013 (in camera)  
Wednesday, April 17, 2013  
Tuesday, April 23, 2013

Issue No. 16

*Thirty-seventh and thirty-eighth (final)  
meetings on:*

The emerging issues related to the  
Canadian airline industry

*Consideration of a draft agenda (future business)*

*First and second (final) meetings on:*

Bill C-321, An Act to amend the Canada Post  
Corporation Act (library materials)

INCLUDING:

THE EIGHTH REPORT OF THE COMMITTEE

*(One Size Doesn't Fit All: The Future Growth and Competitiveness  
of Canadian Air Travel)*

THE NINTH REPORT OF THE COMMITTEE

(Bill C-321)

WITNESSES:

*(See back cover)*

Première session de la  
quarante et unième législature, 2011-2012-2013

*Délibérations du Comité  
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET  
DES COMMUNICATIONS

*Président :*

L'honorable DENNIS DAWSON

Le mercredi 27 février 2013 (à huis clos)  
Le mardi 19 mars 2013 (à huis clos)  
Le mardi 16 avril 2013 (à huis clos)  
Le mercredi 17 avril 2013  
Le mardi 23 avril 2013

Fascicule n° 16

*Trente-septième et trente-huitième (dernière)  
réunions concernant :*

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

*Étude d'un projet d'ordre du jour (travaux futurs)*

*Première et deuxième (dernière) réunions concernant :*

Le projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société  
canadienne des postes (documents de bibliothèque)

Y COMPRIS :

LE HUITIÈME RAPPORT DU COMITÉ

*(Une seule approche ne convient pas : Croissance et compétitivité  
internationale du transport aérien au Canada)*

LE NEUVIÈME RAPPORT DU COMITÉ

(Projet de loi C-321)

TÉMOINS :

*(Voir à l'endos)*

STANDING SENATE COMMITTEE ON  
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

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

\* Ex officio members

(Quorum 4)

*Changes in membership of the committee:*

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

The Honourable Senator Plett replaced the Honourable Senator Boisvenu (*April 22, 2013*).

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Mockler (*April 17, 2013*).

The Honourable Senator Mockler replaced the Honourable Senator Housakos (*April 16, 2013*).

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES  
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

*Président* : L'honorable Dennis Dawson

*Vice-président* : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

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

\* Membres d'office

(Quorum 4)

*Modifications de la composition du comité :*

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

L'honorable sénateur Plett a remplacé l'honorable sénateur Boisvenu (*le 22 avril 2013*).

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Mockler (*le 17 avril 2013*).

L'honorable sénateur Mockler a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 16 avril 2013*).

**ORDER OF REFERENCE**

Extract from the *Journals of the Senate*, Tuesday, March 5, 2013:

Resuming debate on the motion of the Honourable Senator Plett, seconded by the Honourable Senator St. Germain, P.C., for the second reading of Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials).

After debate,

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

The bill was then read the second time.

The Honourable Senator Carignan moved, seconded by the Honourable Senator Nolin, that the bill be referred to the Standing Senate Committee on Transport and Communications.

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

**ORDRE DE RENVOI**

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 5 mars 2013 :

Reprise du débat sur la motion de l'honorable sénateur Plett, appuyée par l'honorable sénateur St. Germain, C.P., tendant à la deuxième lecture du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque).

Après débat,

La motion, mise aux voix, est adoptée.

Le projet de loi est alors lu pour la deuxième fois.

L'honorable sénateur Carignan propose, appuyé par l'honorable sénateur Nolin, que le projet de loi soit renvoyé au Comité sénatorial permanent des transports et des communications.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

*Le greffier du Sénat,*

Gary W. O'Brien

*Clerk of the Senate*

**MINUTES OF PROCEEDINGS**

OTTAWA, Wednesday, February 27, 2013  
(46)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 6:37 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

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

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

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

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee considered a draft report

At 7:12 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

*Le greffier du comité,*

Jean-Yves LeFort

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, Tuesday, March 19, 2013  
(47)

[English]

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

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

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

**PROCÈS-VERBAUX**

OTTAWA, le mercredi 27 février 2013  
(46)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 18 h 37, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

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

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

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité étudie un projet de rapport.

À 19 h 12, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 19 mars 2013  
(47)

[Français]

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

*Membres du comité présents :* Les honorables sénateurs Dawson, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Mercer, Merchant, Unger et Verner, C.P. (8).

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

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

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

It was moved that the committee adopt the draft report and that the Subcommittee on Agenda and Procedure be empowered to approve the final text and design elements of the report.

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

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

*ATTEST:*

*Le greffier du comité,*

Jean-Yves LeFort

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, Tuesday, April 16, 2013  
(48)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 9:31 a.m., in room 257, East Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

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

*In attendance:* Zachari Alaoui, Alexandre Lavoie, Dillan Theckedath and Terrence Thomas, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament; Mona Ishack, Communications Officer, Communications Directorate.

Pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee proceeded to consider a draft agenda (future business).

It was agreed that senators' staff be allowed to stay in the room.

Pursuant to subsection 12(1) of the *Conflict of Interest Code for Senators*, a declaration of private interests was made as follows:

— By oral declaration, the Honourable Pana Merchant (Canadian Broadcasting Corporation — Radio Canada International).

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, le comité poursuit son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n<sup>o</sup> 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité étudie un projet de rapport.

Il est proposé que le comité adopte le projet de rapport et que le Sous-comité du programme et de la procédure soit autorisé à approuver le texte et les éléments de communication graphique définitifs du rapport.

La motion, mise aux voix, est adoptée.

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

*ATTESTÉ :*

OTTAWA, le mardi 16 avril 2013  
(48)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui à huis clos, à 9 h 31, dans la pièce 257 de l'édifice de l'Est, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

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

*Également présents :* Zachari Alaoui, Alexandre Lavoie, Dillan Theckedath et Terrence Thomas, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement; Mona Ishack, agente de communications, Direction des communications.

Conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, le comité étudie un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Il est convenu d'autoriser le personnel des sénateurs à rester dans la pièce.

Conformément au paragraphe 12(1) du *Code régissant les conflits d'intérêts des sénateurs*, une déclaration des intérêts personnels a été faite comme suit :

— Verbalement, l'honorable Pana Merchant (Société Radio-Canada — Radio Canada International).

Is it agreed that the chair be authorized to seek the authority of the Senate for an order of reference on the subject of the CBC and that the final language of the order of reference be approved by the Subcommittee on Agenda and Procedure.

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

At 9:44 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

Il est convenu que le président soit autorisé à obtenir l'approbation du Sénat concernant un ordre de renvoi portant sur le sujet de la SRC et que le libellé final de l'ordre de renvoi soit approuvé par le Sous-comité du programme et de la procédure.

La motion, mise aux voix, est adoptée

À 9 h 44, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Keli Hogan

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2013  
(49)

*[English]*

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day 7:02 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

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

*Other senator present:* The Honourable Senator Plett (1).

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

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

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, March 5, 2013, the committee began its examination of Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials).

*WITNESS:*

Merv Tweed, Member of Parliament for Brandon—Souris.

The chair made an opening statement.

Mr. Tweed made a statement and answered questions.

At 7:33 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2013  
(49)

*[Traduction]*

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 2, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

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

*Autre sénateur présent :* L'honorable sénateur Plett (1).

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

*Aussi présents :* Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 5 mars 2013, le comité entreprend l'étude du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque).

*TÉMOIN :*

Merv Tweed, député de Brandon—Souris.

Le président prend la parole.

M. Tweed fait un exposé, puis répond aux questions.

À 19 h 33, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Keli Hogan

*Clerk of the Committee*

OTTAWA, Tuesday, April 23, 2013  
(50)

[*English*]

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

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

*In attendance:* Terrence Thomas, 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 Tuesday, March 5, 2013, the committee continued its examination of Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials).

*WITNESSES:*

*Canada Post Corporation:*

Rod Hart, General Manager, Parcels.

*Canadian Library Association:*

Kelly Moore, Executive Director.

The chair made an opening statement.

Ms. Moore and Mr. Hart each made a statement and answered questions.

At 9:58 a.m., it was agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials).

It was agreed that the title stand postponed.

It was agreed that clause 1 carry.

It was agreed that clause 2 carry.

It was agreed that clause 3 carry.

It was agreed that the title carry.

It was agreed that the bill carry.

It was agreed that the chair report the bill to the Senate.

At 10:01 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:*

OTTAWA, le mardi 23 avril 2013  
(50)

[*Traduction*]

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

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

*Également présent :* Terrence Thomas, 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 mardi 5 mars 2013, le comité poursuit l'étude du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque).

*TÉMOINS :*

*Société canadienne des postes :*

Rod Hart, gestionnaire général, Colis.

*Association canadienne des bibliothèques :*

Kelly Moore, directrice générale.

Le président prend la parole.

Mme Moore et M. Hart font chacun un exposé, puis répondent aux questions.

À 9 h 58, il est convenu que le comité passe à l'étude article par article du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque).

Il est convenu de reporter l'étude du titre.

Il est convenu d'adopter l'article 1.

Il est convenu d'adopter l'article 2.

Il est convenu d'adopter l'article 3.

Il est convenu d'adopter le titre.

Il est convenu d'adopter le projet de loi.

Il est convenu que le président fasse rapport du projet de loi au Sénat.

À 10 h 1, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

*ATTESTÉ :*

*La greffière du comité,*

Keli Hogan

*Clerk of the Committee*

**REPORTS OF THE COMMITTEE**

Wednesday, April 17, 2013

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

**EIGHTH REPORT**

Your committee, which was authorized by the Senate on Wednesday, June 15, 2011, to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry, now tables its final report entitled: *One Size Doesn't Fit All: The Future Growth and Competitiveness of Canadian Air Travel*.

Respectfully submitted,

*Le président,*

DENNIS DAWSON

*Chair*

*(Text of the report appears following the evidence.)*

Tuesday, April 23, 2013

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

**NINTH REPORT**

Your committee, to which was referred Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials), has, in obedience to the order of reference of March 5, 2013, examined the said Bill and now reports the same without amendment.

Respectfully submitted,

*Le président,*

DENNIS DAWSON

*Chair*

**RAPPORTS DU COMITÉ**

Le mercredi 17 avril 2013

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

**HUITIÈME RAPPORT**

Votre comité, qui a été autorisé par le Sénat le mercredi 15 juin 2011 à examiner, pour en faire rapport, les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, dépose maintenant son rapport final intitulé *Une seule approche ne convient pas : Croissance et compétitivité internationale du transport aérien au Canada*.

Respectueusement soumis,

*(Le texte du rapport paraît après les témoignages.)*

Le mardi 23 avril 2013

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

**NEUVIÈME RAPPORT**

Votre comité, auquel a été renvoyé le projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque), a, conformément à l'ordre de renvoi du 5 mars 2013, examiné ledit projet de loi et en fait maintenant rapport sans amendement.

Respectueusement soumis,



**EVIDENCE**

OTTAWA, Wednesday, April 17, 2013

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 7:02 p.m., to study Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials).

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

[*English*]

**The Chair:** Honorable senators, this evening we are beginning our study of Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials). The purpose of this bill is to provide for reduction in the rate of postage for library materials. Appearing before us is Mr. Merv Tweed, Member of Parliament for Brandon—Souris, who introduced the bill in the House of Commons and had it passed in the other chamber.

The floor is yours, sir.

**Merv Tweed, Member of Parliament for Brandon—Souris:** Honourable senators, thank you very much for the opportunity to present. As stated, my bill is a library book rate bill; it is materials. If I may, I will outline the steps that got us here and then if you have questions I am certainly happy to try and answer them. I will start by saying that this is my fourth attempt to move this bill through the house due to things outside of our control inside the chamber. It gave me the opportunity not only to present it many times to the people of Canada, but to reinforce that as we move forward.

Historically, Canada Post has allowed libraries to move books between libraries, and also to Canadians, at a reduced rate. This postal rate has been in effect since the late 1930s and it came to my attention in the 2004 election that many rural communities were under the pressure that this rate may change and impact them financially and how they would be able to service the communities they provide for.

Canada Post obviously has felt pressure to continue to generate revenue and I want to make very clear that I do not see this as an imposition on Canada Post on my behalf. It is a reinforcement of an agreement that has been in place for many years, much like a handshake agreement. Traditionally every year, as any business does, Canada Post looks at their statements and at ways to increase revenue. This is a way they felt they could increase revenue. Unfortunately by doing so it would present an impact not only on rural Canadians, but on people in areas of Canada unable to be serviced by the local library.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mercredi 17 avril 2013

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 19 h 2, dans le cadre de son étude sur le projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque).

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

[*Traduction*]

**Le président :** Honorables sénateurs, nous commencerons ce soir notre étude du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque). Ce projet de loi vise à réduire le tarif de port des documents de bibliothèque. M. Merv Tweed, député de Brandon—Souris, qui a déposé le projet de loi devant la Chambre des communes et l'a fait adopter par l'autre chambre, comparaît devant nous.

La parole est à vous, monsieur.

**Merv Tweed, député de Brandon—Souris :** Honorables sénateurs, merci beaucoup de l'occasion qui m'est donnée de faire un exposé. Tel que mentionné, mon projet de loi porte sur le tarif de port des livres de bibliothèque; de façon plus générale des documents de bibliothèque. Avec votre permission, je retracerai la démarche qui nous a menés ici et je serai heureux de répondre à vos questions, le cas échéant. Je rappellerai en commençant que, du fait de facteurs indépendants de la volonté de la chambre, il s'agit de ma quatrième tentative d'y faire adopter ce projet de loi. Cela m'a donné l'occasion non seulement d'exposer à plusieurs reprises le projet de loi à la population du Canada, mais aussi de renforcer mes convictions au fil du temps.

Postes Canada a pour pratique courante de permettre aux bibliothèques d'échanger des livres ou d'en envoyer aux Canadiens à un tarif réduit. Ce tarif de port existe depuis la fin des années 1930, et il a été porté à mon attention au cours de l'élection de 2004 que beaucoup de collectivités rurales craignaient que le tarif ne soit modifié et que les conséquences financières menacent ce service à la collectivité.

Postes Canada a manifestement ressenti la pression de continuer à générer des recettes, et je désire préciser de manière nette que le projet de loi n'est pas à mon sens un fardeau que je veux imposer à Postes Canada. Il s'agit de la réitération d'une entente qui existe depuis nombre d'années, à la manière d'un accord scellé par une poignée de main. Chaque année, comme n'importe quelle entreprise, Postes Canada examine ses états financiers et étudie des façons d'augmenter les recettes. La société d'État a trouvé que l'augmentation du tarif de port constituait une option permettant d'augmenter ses recettes. Malheureusement, cette option aurait des conséquences non seulement pour les Canadiens des régions rurales, mais aussi pour les Canadiens habitant dans des régions que les bibliothèques locales ne peuvent pas desservir.

The bill I am introducing would merely solidify the reduced rate and protect libraries from any other rate increases without the debate of both houses. It is important that whenever you try and impose costs upon communities that have come to rely on that reduced rate that the government of the day, and hopefully the Senate, would have some input. I would suggest to you that it would not bode well for elected officials to impose a 100 per cent rate increase upon their communities, at least in my humble opinion.

The bill also proposes some adjustments to the definition of library materials. In the past it has been strictly books, magazines. I have asked to extend that so that it would include a lot of electronic definitions that are taking place. It would include CDs, CD-ROMs, audio cassettes, video cassettes and other audiovisual material. The reason I included that is I am convinced that by lightening the load over time, you lighten the post rate load and create savings to Canada Post over the long term. That would not happen immediately but as we move into the electronic age. I suspect this bill will be reviewed after a period of time to see that it meets those needs.

By changing the definition over time it would allow a reduction in costs and allow many people to increase their ability to access those types of materials.

I have had the opportunity and pleasure to tour many libraries across Canada. I see how they are moving into the electronic age and how books and other materials are being transferred electronically; I see this as a savings over time.

There are many people, as I am sure you know, who do not have access to libraries. Many of them rely on this service. For a person living in one of my communities, Medora, Manitoba for example, there is no community library but lots of people who have an interest in reading and improving their skills. By accessing this service, they can have a book mailed directly to their home at a reduced rate or to their library within their vicinity which they would go and pick up. I have been encouraging them to use the library because I find, like everything in the retail business, that when you walk in the door you always find something else you like or that would be of interest. It would increase traffic to the library and what they provide.

I am told that 1 million Canadians use the service directly and another 3 million use it indirectly either through the library service or direct home service, and I think that would continue to increase.

I wish to bring one example forward that got my attention in one of my campaigns that led me to this bill. A small library in rural Manitoba transferring books in and out and providing services to their communities under the reduced rate averages about \$1,800 a year. It does not seem like a lot of money, but for a small community it is a lot of money. If we were to move to the retail rate suggested from time to time — and that is what put

Le projet de loi que je présente ne ferait que maintenir le tarif réduit et protéger les bibliothèques de toute autre hausse tarifaire sans que les deux chambres en débattent au préalable. Il est important, lorsqu'on tente d'imposer des coûts à des collectivités qui en sont venues à dépendre d'un tarif réduit, que le gouvernement en place ainsi que le Sénat, on l'espère, aient leur mot à dire. Si des représentants élus imposaient une augmentation de 100 p. 100 aux collectivités de leur circonscription, cela ne leur apporterait rien de bon, du moins à mon humble avis.

Le projet de loi propose aussi des modifications à la définition de documents de bibliothèque. Par le passé, elle ne couvrait que les livres et les revues. J'ai demandé de l'élargir afin qu'elle couvre plusieurs supports technologiques qui se répandent. Elle comprendrait les CD, CD-ROM, audiocassettes, vidéocassettes et autres documents audiovisuels. La raison pour laquelle je les inclus est que je suis convaincu qu'en allégeant le poids des documents expédiés, Postes Canada réduirait ses coûts et réaliserait à long terme des économies. Cela ne se produirait pas immédiatement, mais puisque nous passons à l'ère électronique, je présume que la loi sera réexaminée au bout d'une certaine période pour vérifier qu'elle répond aux besoins.

La modification de la définition permettra avec le temps de diminuer les coûts et permettra à beaucoup de gens d'avoir plus facilement accès à ces documents.

J'ai eu l'occasion et le plaisir de visiter plusieurs bibliothèques à travers le Canada. J'ai vu comment elles passaient à l'ère électronique et de quelle manière les livres et autres documents étaient transférés sur support électronique; selon moi, cela générera des économies avec le temps.

Je suis certain que vous savez que beaucoup de gens n'ont pas accès à une bibliothèque; plusieurs d'entre eux se fient à ce service de prêt. Dans des collectivités de ma circonscription du Manitoba, Medora par exemple, il n'y a pas de bibliothèque publique, mais bien des gens aiment lire et améliorer leurs compétences. En utilisant ce service, ils peuvent faire envoyer un livre, à un tarif de port réduit, directement à leur domicile ou à une bibliothèque voisine où ils pourront aller le chercher. Je les encourage à aller à la bibliothèque parce qu'à mon avis, comme pour n'importe quel commerce de détail, quand vous passez la porte, vous trouvez toujours autre chose que vous aimez ou qui vous intéresse. Cela augmenterait la fréquentation des bibliothèques et leurs collections.

On me dit qu'un million de Canadiens utilisent le service directement et que trois millions d'autres l'utilisent indirectement, soit par le service de la bibliothèque, soit par le service direct à domicile, et je crois que les chiffres continueront d'augmenter.

Je désire donner un exemple qui a retenu mon attention au cours d'une de mes campagnes et qui a mené au dépôt de ce projet de loi. Une petite bibliothèque du Manitoba rural qui fournit ce service à la collectivité avec un tarif de port réduit dépense en moyenne 1 800 \$ par année environ. La somme ne semble pas élevée, mais elle représente beaucoup d'argent pour une petite collectivité. Si nous devons adopter le tarif de détail proposé de

people in peril — that rate could increase anywhere from \$15,000 to \$18,000 a year and would devastate many rural or small libraries.

I appreciate the good work that Canada Post does in providing this service. I know one of their mandates is literacy in Canada and I believe this is another extension of that service.

I often say to people that coming from rural Canada it used to be if you had an elevator in your community you were a successful thriving community, and today a lot of people see that as their library. We have lost a lot of services, but the library continues to thrive and grow.

I have explained to my colleagues in the house that it is a good bill and it works. I am asking the Senate to look at what I am proposing and hopefully support it. I have received support from every province in Canada. I have received support from every part of Canada in the sense of rural and urban because the city benefits from it as well in the sense that they have the ability to forward those books to the communities in need. I often say to people that I think it is only fair that Canadians, no matter where they live, should not be deprived of the resources of a library simply because of distance. Many people are shut-ins or, through no fault of their own, have no access.

In closing, I will say that I was fortunate in preparing this bill. I had three interns from the intern program who helped me write it: Erin, Annalies and Rhea. I want to compliment them but also the program that provides the wonderful students and the wonderful people we have coming into our offices. I know that should I be successful, they will share in the pride and the glory of accomplishing something for rural Canadians.

I thank you for your diligence and look forward to your questions.

**The Chair:** Thank you, Mr. Tweed.

Before I give the floor to senators, I have to admit that this committee tabled a report three or four years ago on digital Canada, on the fact that we should be able to move towards a digital society in Canada. You are the first witness since I have been chair of this committee who has made his presentation from his iPad, and I want to congratulate you on that. As you know, in certain countries like Estonia, parliamentarians sit at their tables with their iPads, while here we have the tendency to say, “If you are reading from your iPad, you must be doing something else.” I want to congratulate you.

If you look up our report, it is called *Plan for a Digital Canada*. Senator Mercer wanted this committee to be the first digital committee where we would have less paper at the table and more iPads. Since you are making your presentation to a committee that is sensitive to the issue, I want to congratulate you on that.

temps à autre — et c’est ce qui serait dramatique pour les gens — cette dépense pourrait s’établir entre 15 000 \$ et 18 000 \$ par année et cela serait dévastateur pour bon nombre de bibliothèques rurales ou de petites bibliothèques.

Je reconnais l’excellent travail qu’accomplit Postes Canada en offrant ce service. Je sais que l’alphabétisation au Canada fait partie du mandat de la société d’État, et il s’agit à mon sens d’un autre résultat de ce service.

Je dis souvent aux gens qu’au Canada rural, une collectivité était autrefois considérée prospère et en essor si elle avait un silo; pour beaucoup de gens, la bibliothèque a remplacé le silo de nos jours. Nous avons perdu beaucoup de services, mais les bibliothèques continuent de prospérer et de croître.

J’ai expliqué à mes collègues de la Chambre qu’il s’agit d’un bon projet de loi, qui devrait bien fonctionner. Je demande au Sénat d’étudier ce que je propose et, je l’espère, de l’appuyer. J’ai reçu des appuis dans toutes les provinces du Canada. J’ai reçu des appuis dans toutes les régions du Canada, rurales comme urbaines, parce que ces dernières tirent aussi des avantages du service du fait qu’elles peuvent envoyer les livres aux collectivités qui en ont besoin. Je dis souvent aux gens qu’il n’est que juste que les Canadiens, peu importe où ils vivent, ne soient pas privés des ressources d’une bibliothèque simplement en raison de la distance. Beaucoup de gens sont isolés ou, sans que ce soit de leur faute, n’ont pas accès à une bibliothèque.

En terminant, je soulignerai que j’ai été gâté en ce qui concerne la rédaction du projet de loi; j’ai eu pour le rédiger l’aide de trois stagiaires du programme de stages : Erin, Annalies et Rhea. Je désire les féliciter, mais aussi féliciter les gens du programme qui nous procurent ces merveilleux étudiants et les merveilleuses personnes qui viennent travailler dans nos bureaux. Je sais que si je réussis, ils partageront la fierté et la gloire d’accomplir quelque chose pour les Canadiens des régions rurales.

Je vous remercie de votre attention et j’attends vos questions.

**Le président :** Merci, monsieur Tweed.

Avant de donner la parole aux sénateurs, je dois confesser que notre comité a déposé voilà trois ou quatre ans un rapport sur le Canada à l’ère numérique, sur le fait que la société canadienne devait passer au numérique. Or, vous êtes notre premier témoin, depuis que je préside le comité, à utiliser un iPad pour faire un exposé et je tiens à vous en féliciter. Comme vous le savez, dans certains pays tels que l’Estonie, les parlementaires s’assoient à leur pupitre avec leur iPad alors qu’ici nous avons tendance à penser que, si quelqu’un lit à partir de son iPad, il fait autre chose que ce qu’il devrait faire. Je vous félicite donc.

Si vous désirez consulter notre rapport, il s’intitule *Plan pour un Canada numérique*. Le sénateur Mercer voulait que notre comité soit le premier comité numérique, avec moins de papier sur la table et plus d’iPad. Comme vous faites votre exposé devant un comité sensible à la question, je tiens à vous féliciter.

**Senator Plett:** Thank you, Mr. Tweed. As you know, I am the sponsor of this bill in the Senate. This is only my second time around, your fourth but my second, and I think we will be successful this time. I have that feeling.

Being from rural Manitoba, I certainly see the need for something like this. Being from a small village, we do not have a library, so we could certainly benefit from this service.

For the benefit of the chair and the senators who were on this committee with me in the past, I know I would be remiss if I did not at least mention the words “Buffalo Point,” and there we also do not have a library. Thank you, chair, for giving me the opportunity, even though I am not a regular member of this committee.

I have one question, Mr. Tweed. In the bill you talk about five years after this act comes into force and every 10 years thereafter, the minister must have a review undertaken of the definition of “library material” and of the operation of paragraph 19(1)(g)(1). Ten years seems like a long time. Would every five years not have been better? Why five years the first time and ten after?

**Mr. Tweed:** It was an amendment brought forward at committee on the other side. I do think most legislation should be reviewed every three to five years. We agreed to this simply because the way things are changing so quickly. When I made the proposal, at the end of day it may save Canada Post money in the long term. People said, “Let us make sure we can confirm that and be able to move forward.” I suspect in 10 years from now, we will not be talking about CDs and discs and things like that but more about electronically transferred books, which the libraries will still house, but the transmission will be simpler.

It is also just a review to make sure it is doing what it said it would do.

**Senator Plett:** I certainly support the review. How did the bill read before it was amended? Was it simply every five years?

**Mr. Tweed:** There was no review. It was brought forward, and I had it in my original document. Through discussion, I was convinced not to have it in there, but I certainly accepted the amendment, and it came from the Liberal opposition.

[Translation]

**Senator Verner:** Senator Plett asked precisely the same question I wanted to ask you about the review every ten years. Given the fast pace of technological development, the speed at which advancements are made, hopefully we will not wait ten years

**Le sénateur Plett :** Merci, monsieur Tweed. Comme vous le savez, je suis le parrain de ce projet de loi au Sénat. C’est seulement la deuxième fois pour moi. C’est la quatrième pour vous, mais la seconde pour moi, et je crois que nous réussirons cette fois-ci. J’en ai l’intuition.

Comme je suis originaire du Manitoba rural, je vois sans problème la nécessité de ce service. Je viens d’un petit village où nous n’avons pas de bibliothèque et nous pourrions donc certainement en tirer avantage.

Au bénéfice du président et des sénateurs qui ont été mes collègues au sein de ce comité par le passé, je sais qu’on pourrait m’accuser de négligence si je ne prononçais pas au moins les mots « Buffalo Point », car là non plus nous n’avons pas de bibliothèque. Merci, monsieur le président, de me donner l’occasion d’être ici, même si je ne suis pas un membre régulier du comité.

J’ai une question, monsieur Tweed. Votre projet de loi énonce que le ministre doit procéder, cinq ans après l’entrée en vigueur de la loi, et tous les dix ans par après, à un examen de la définition de « document de bibliothèque » et de l’application du sous-alinéa 19(1)(g)(1). Dix ans me semble un long délai. N’aurait-il pas mieux valu indiquer tous les cinq ans? Pourquoi un délai de cinq ans pour le premier examen et de 10 ans par la suite?

**M. Tweed :** C’est un amendement qui a été apporté en comité dans l’autre chambre. Je crois qu’il faut réviser la plupart des lois tous les trois ou cinq ans. Nous l’avons accepté simplement parce que les choses ont tendance à évoluer rapidement. Lorsque j’ai présenté l’argument qu’en fin de compte cela pourrait faire réaliser des économies à Postes Canada à long terme, les gens ont dit : « Assurons-nous de pouvoir le vérifier avant de poursuivre. » Je présume que, dans 10 ans, nous ne parlerons plus de CD et de disques, mais plutôt de transfert électronique de livres; les bibliothèques les abriteront encore, mais la transmission sera plus simple.

Il s’agit aussi d’un examen visant simplement à vérifier que la loi a l’effet qu’elle est censée avoir.

**Le sénateur Plett :** J’appuie certainement l’examen. Quelle était la formulation avant que le projet de loi ne soit amendé? Était-il simplement indiqué tous les cinq ans?

**M. Tweed :** Aucun examen n’était prévu. On l’a proposé, et mon document initial en parlait. J’avais été convaincu par des discussions de ne pas le mettre dans le projet de loi, mais j’ai accepté l’amendement sans réticence, qui a été proposé par le Parti libéral.

[Français]

**La sénatrice Verner :** En fait, le sénateur Plett a posé exactement la question que je voulais vous poser à l’égard d’une révision tous les 10 ans. Souhaitons qu’à la vitesse où les technologies se développent, la rapidité des progrès

before undertaking a review. But since it is stipulated in the bill, I hope there will be a way to speed up the process if we notice that a more timely review is needed.

[English]

**Mr. Tweed:** Again, for me, I believe any legislation should be reviewed and if we can make it better, then improve it.

Also, Mr. Chair, I did read your report, and I think that is the next step for many of us. I have been in countries where electronic voting is now the norm. I believe we are headed there; it is just a matter of time.

**Senator Mercer:** Thank you, Mr. Tweed, for being here. I appreciate your diligence in pursuing this. Having pursued a private member's bill myself, after six times, I finally got it through. I think you may be luckier than I was.

I support the legislation, but I do have one or two small questions.

According to the 2011 Canada Post annual report, there were 750,000 shipments under this program, which generated \$831,000 in revenue. They estimated that there was an \$8 million loss in revenue, which is not insignificant. In a Crown corporation, which is showing a decrease in its return to the shareholder, i.e. the Canadian public, how do you justify this? That is not a critical comment; I want to give you an opportunity to give us a positive response.

**Mr. Tweed:** The way I look at it, it is a service that has been provided over many years. When we first started challenging the rule in the sense of with Canada Post suggesting, usually at budget time, that a rate increase was necessary and what number that would be, I challenged them to tell me how much it is costing them, and I heard numbers anywhere from \$11 million to \$19 million. I said, "You have to be more exact than that. You should know."

From the numbers I have from 2009, which obviously are a little more dated than yours, it generated \$772,000 for Canada Post. My thinking is that you can say it is lost revenue, but it is revenue they were not getting anyway; they were not counting on it or banking on it. I understand the need to be accountable and to be responsible with Canadian tax dollars, but when you have provided a service for 50 to 60-plus years, to change your mind overnight without any consultation with those communities, I felt this kind of legislation would be appropriate. Again, I have never said to Canada Post, "You should not get an increase." I just said, "You should not get a 100 per cent increase overnight."

technologiques, nous n'attendions pas 10 ans pour faire une revue, mais puisque c'est spécifié dans le projet de loi, j'espère qu'il y aura une façon d'accélérer les choses si on se rend compte que cela doit être revu de façon plus rapide.

[Traduction]

**M. Tweed :** Encore une fois, je crois que toutes les lois doivent être revues et qu'il ne faut pas hésiter à les améliorer si c'est possible.

D'autre part, monsieur le président, j'ai lu votre rapport et je pense qu'il s'agit de la prochaine étape pour beaucoup d'entre nous. J'ai été dans des pays où le vote électronique est devenu la norme. Je crois que c'est la direction où nous allons; ce n'est qu'une question de temps.

**Le sénateur Mercer :** Merci de votre présence, monsieur Tweed. J'apprécie votre persévérance. J'ai présenté moi-même un projet de loi d'initiative parlementaire et j'ai réussi à le faire adopter au bout de six tentatives. Je crois que vous pourriez être plus chanceux que je ne l'ai été.

J'appuie le projet de loi, mais j'ai une ou deux petites questions.

Selon le rapport annuel de 2011 de Postes Canada, il y a eu 750 000 envois dans le cadre de ce programme, qui ont généré des recettes de 831 000 \$. La Société a estimé que la perte de revenus a été de 8 millions de dollars, ce qui n'est pas négligeable. Comment une société d'État qui affiche un rendement décroissant pour l'actionnaire, c'est-à-dire le public canadien, peut-elle justifier cela? Il ne s'agit pas d'une critique; je veux vous donner l'occasion de nous fournir une réponse satisfaisante.

**M. Tweed :** De mon point de vue, il s'agit d'un service qui est fourni depuis un grand nombre d'années. Quand nous avons commencé à remettre en question la règle du jeu voulant que Postes Canada indique, d'ordinaire au moment du budget, qu'une augmentation de tarif était nécessaire et qu'elle propose un chiffre, j'ai demandé à la société d'État de me dire combien le service lui coûtait; j'ai entendu toutes sortes de chiffres, allant de 11 millions à 19 millions de dollars. Je leur ai dit : « Il faut être plus précis que cela; vous devriez le savoir. »

Selon les chiffres de 2009 que j'ai obtenus, et qui sont de toute évidence un peu plus anciens que les vôtres, le service a généré des recettes de 772 000 \$ pour Postes Canada. On peut bien dire qu'il s'agit d'un revenu perdu mais, d'après moi, c'est un revenu qu'ils n'auraient pas perçu de toute façon; ils ne comptaient ou ne tablaient pas dessus. Je comprends la nécessité de rendre des comptes et d'agir de façon responsable avec l'argent des contribuables canadiens, mais, lorsqu'on assure un service depuis 50 à 60 ans ou davantage et qu'on change d'avis du jour au lendemain sans consulter les collectivités concernées, cela rend approprié à mes yeux un projet de loi comme le mien. Je répète que je n'ai jamais dit que Postes Canada ne devrait pas augmenter le tarif; j'ai simplement dit : « Vous ne devriez pas obtenir une augmentation de 100 p. 100 du jour au lendemain. »

Their revenue will continue to grow. They received a 5 per cent increase this year. I do not object to that, but I do think there has to be an explanation. Again, I look at it as a service, particularly to the people I represent, who are rural Canadians without access.

It is interesting; a young student from one of the schools took library books out from Ottawa because he said he could not find them anywhere else. Normally, it would cost him 50 to 60 bucks to get them, but it cost him 3 or 4 bucks instead. I am not denying that is a good deal, but it also enables that person to access that type of information.

**Senator Mercer:** I do not disagree. The program has been in place since 1939 and the increase Canada Post received this year from 97 cents to \$1 or \$3 is not that major. We have to measure the community good as opposed to the burden it might be on Canada Post. Those fortunate enough to live in big cities who have libraries within easy traveling distance from us or access to the Internet is one thing, but for rural Canadians and rural students it is a vital service so I am supportive of the bill.

**Senator MacDonald:** Mr. Tweed, in regard to the service provided by Canada Post to libraries, I am a long-time library user. I still go to the library. I am from a small community where the library is a lifeline to self-improvement through higher knowledge. I am curious, if this service was not provided for these libraries by Canada Post, would they have any alternative? I use interlibrary loans and books are moving around. As someone who has run a small business for years, I look at the numbers, what is spent to move these books and the actual or purported cost of moving the materials around would be of concern to me. Is there a viable situation out there to Canada Post to transfer the materials from one library to another?

**Mr. Tweed:** I do not think there is. I have never seen anyone come forward with any type of proposal and, again, I do not think the libraries can afford much more.

**Senator MacDonald:** I know they run on a shoestring; they do.

**Mr. Tweed:** That was the impetus of my bill. I will be honest with you. I was not a library user to any great degree until I got involved in this. You start to realize the benefit not only to your communities, my communities, but to people having access to it in general. Again, you take a book that is provided in Braille, you take a book that has an audio component, these are things that people in rural Canada do not have access to, but would not have access to anywhere in Canada without the rate. They have told me that straight up.

Les recettes continueront de croître; la société d'État a obtenu une augmentation de 5 p. 100 cette année. Je ne m'y objecte pas, mais je crois qu'il faut une explication. Encore une fois, je le vois sous l'angle d'un service, particulièrement pour les personnes que je représente, qui sont des Canadiens de régions rurales sans accès à une bibliothèque.

Voilà un fait intéressant : un jeune étudiant d'une des écoles a fait venir des livres de bibliothèque d'Ottawa parce que, d'après lui, il ne les trouvait nulle part ailleurs. D'ordinaire, il lui en aurait coûté de 50 à 60 \$ pour les obtenir, mais il n'a payé que 3 ou 4 \$. Je ne dis pas que ce n'est pas une bonne affaire, mais le service a aussi permis à cette personne d'avoir accès à des connaissances particulières.

**Le sénateur Mercer :** Je n'en disconviens pas. Le programme existe depuis 1939 et l'augmentation que Postes Canada a obtenue cette année, de 97 cents à 1 \$ ou 3 \$, n'est pas si grande. Il nous faut mettre dans la balance le bien de la collectivité et le fardeau que cela peut faire porter à Postes Canada. C'est une chose de vivre dans une grande ville et d'avoir des bibliothèques à proximité de chez soi ou d'avoir accès à Internet, mais c'est une tout autre chose pour les Canadiens et les étudiants en milieu rural : il s'agit d'un service essentiel, et c'est pourquoi j'appuie le projet de loi.

**Le sénateur MacDonald :** Monsieur Tweed, ma question porte sur le service fourni par Postes Canada aux bibliothèques. J'ai commencé à fréquenter les bibliothèques voilà bien longtemps et je les fréquente encore. Je viens d'une petite collectivité où la bibliothèque est vitale pour l'épanouissement personnel grâce à l'accès à des connaissances supérieures. Je suis curieux : si Postes Canada n'offrait pas ce service à ces bibliothèques, y aurait-il une autre solution? J'utilise les prêts entre bibliothèques; les livres se promènent. À titre de propriétaire pendant des années d'une petite entreprise, cela m'inquiéterait de voir ces chiffres, ce qu'on dépense pour acheminer ces livres ainsi que le coût réel ou supposé de l'expédition des documents. Existe-t-il une solution viable pour Postes Canada en ce a trait au transfert des documents entre les bibliothèques?

**M. Tweed :** Je ne crois pas qu'il y en ait une. Je n'ai jamais entendu quelqu'un formuler de proposition en ce sens et, encore une fois, je ne crois pas que les bibliothèques peuvent se permettre de payer beaucoup plus.

**Le sénateur MacDonald :** Je sais qu'elles ont des budgets de misère, c'est bien vrai.

**M. Tweed :** C'est ce qui a donné l'impulsion à mon projet de loi. Je serai franc avec vous; je ne fréquentais pas assidûment les bibliothèques avant de m'engager dans cette cause. J'ai commencé à prendre conscience non seulement des avantages pour vos collectivités et celles de ma circonscription, mais aussi des avantages qu'offre l'accès en général. Prenez un livre en braille ou un livre parlé; voilà des documents auxquels les gens du Canada rural n'ont pas accès et auxquels on n'aurait accès nulle part au Canada sans le tarif de port réduit. On me l'a dit clairement.

I note again, this is not trying to limit Canada Post's ability to earn an income, but at the end of day it is income they have never had before and I know that. I am not trying to be flippant when I say that. I would suggest they would lose \$1 million in revenue if they did not have the plan.

**Senator MacDonald:** I will be honest with you. I have more sympathy for the libraries than I have for Canada Post. That is the truth, and I suspect that these potential losses are somewhat skewed perhaps by an unrealistic approach to costing and if there is no alternative, if the only route available to the libraries is to use Canada Post, I certainly fully support the purpose of your bill. Perhaps Canada Post could look toward the top of their pyramid to find the money to pay for this.

**Mr. Tweed:** Private member's bills, as you know, cannot impose a cost on to the government and there was some concern that this was in an indirect way. We have legal opinions that would suggest it is not and therefore did not need a Royal Recommendation to proceed.

**Senator MacDonald:** Thank you. That is my only question.

**The Chair:** You will have the occasion. Canada Post will be here on Tuesday morning and you can ask the same question.

**Senator Unger:** Thank you for your presentation.

I have a short question, also. Your bill refers to magazines. What types of magazines are intended and are they not-for-profit or for profit?

**Mr. Tweed:** They are basically every magazine that is available to libraries in Canada. It could be across the spectrum, *Maclean's*, *Time*, *Newsweek*. Many people rely on that for their news source and it is included. Part of why we went to the electronic side of it is because a lot of the magazines are starting to present themselves electronically to the public, as are newspapers and things like that. It was included in the original package and we wanted to expand it because people are getting reading material in many different ways today.

**Senator Unger:** Magazines like *Elle* and *Vogue*?

**Mr. Tweed:** Anything you can find in libraries is part of the package and has always been. The expansion we have done is to the electronic side with the CD-ROMs, video cassettes, audiovisual materials. That is where the uptake has been seen the most and I suspect Canada Post will tell you that.

**Senator Unger:** That is the one point I do not particularly like. The rest of it is all great and I support it. Thank you for answering the question.

**Senator Housakos:** Thank you, Mr. Tweed. It is a very interesting bill you have here. I compliment you on your perseverance on it. One of questions I have is on the reduced rate. Who determines it and how is it determined?

Je souligne encore que je ne cherche pas à restreindre la capacité de Postes Canada de générer des recettes, mais il s'agit en fait de recettes que la société d'État n'a jamais perçues. Je ne plaisante pas lorsque je dis que je sais qu'elle perdrait des recettes de 1 million de dollars si elle n'avait pas ce programme.

**Le sénateur MacDonald :** Je serai aussi franc avec vous; j'ai plus de sympathie pour les bibliothèques que pour Postes Canada. C'est vrai, et je soupçonne que le montant des pertes évoquées est quelque peu faussé, peut-être à cause d'une approche irréaliste de l'établissement des prix. S'il n'y a pas d'autre solution, si la seule voie ouverte aux bibliothèques passe par Postes Canada, j'appuie pleinement l'objectif de votre projet de loi. Postes Canada pourrait peut-être regarder au sommet de sa pyramide pour trouver l'argent nécessaire au financement du service.

**M. Tweed :** Les projets de loi d'initiative parlementaire, comme vous le savez, ne peuvent pas imposer de coûts au gouvernement, et on s'est demandé s'il ne s'agissait pas d'une façon indirecte de le faire. Nous avons des opinions juridiques indiquant que ce n'est pas le cas, alors nous n'avons donc pas besoin d'une recommandation royale.

**Le sénateur MacDonald :** Merci. C'est ma seule question.

**Le président :** Vous aurez l'occasion de poser la même question au représentant de Postes Canada, qui comparaitra mardi matin.

**La sénatrice Unger :** Merci de votre exposé.

Ma question sera également brève. Votre projet de loi mentionne des revues. De quel genre de revues parle-t-on, et s'agit-il d'entreprises à but lucratif ou sans but lucratif?

**M. Tweed :** Essentiellement, il s'agit de toutes les revues qui sont disponibles dans les bibliothèques au Canada. Elles peuvent être de tous les genres : *Maclean's*, *Time*, *Newsweek*. Bien des gens en font leurs sources de nouvelles et elles sont incluses. C'est la raison, en partie, pour laquelle nous avons insisté sur l'aspect électronique : un grand nombre de revues produisent maintenant une édition électronique, tout comme les journaux et d'autres publications. Cela faisait partie du service initial et nous voulions l'élargir parce que les gens se procurent leurs lectures sous plusieurs formats de nos jours.

**La sénatrice Unger :** Des revues comme *Elle* et *Vogue*?

**M. Tweed :** Tout ce qu'on peut trouver dans une bibliothèque fait partie du service, comme cela a toujours été le cas. L'ajout que nous avons proposé concerne l'aspect électronique, avec les CD-ROM, les vidéocassettes, les documents audiovisuels. C'est dans ce domaine que l'utilisation a le plus augmenté, et j'imagine que c'est ce que Postes Canada vous dira.

**La sénatrice Unger :** C'est un élément que je n'aime pas particulièrement. Le reste est excellent et je l'appuie. Merci d'avoir répondu à la question.

**Le sénateur Housakos :** Merci, monsieur Tweed. C'est un projet de loi très intéressant que vous avez là, et je vous félicite de votre persévérance à son propos. Une de mes questions porte sur le tarif de port réduit. Qui l'établit et de quelle manière?

**Mr. Tweed:** It has been determined since 1939 and has changed very little since that point out of the generosity of Canada Post. They have maintained that rate. I think they see it as a good community service. I think they see it as a positive within the rural communities, but I also understand they have a responsibility to generate revenue. What really got me interested was the fact that I did not want them to have the ability to raise the figure by 100 per cent overnight. I wanted them to have to justify to parliamentarians why this should be imposed on the communities. Where I live, and where a lot of Canadians live, we just do not have the access to the facilities to get the material we need.

**Senator Housakos:** Can you give an example of the reduced rate? Is it a third, quarter or half of the rate?

**Mr. Tweed:** I would say it was about 10 per cent.

**Senator Housakos:** Of what the actual cost would be?

**Mr. Tweed:** Yes.

**Senator Housakos:** What would have been the impact if it was double or triple, which would bring it to 30 or 40 per cent of the actual rate? What would be the impact to the coffers of Canada Post and to the users of the service?

**Mr. Tweed:** My humble opinion is that rural communities under 5,000 people would not use the service because they would not be able to afford it.

**Senator Housakos:** What is the trend over the last three, five or seven years of the number of people using the service? You mentioned there were 1 million direct users of the service. Are they current figures?

**Mr. Tweed:** Current?

**Senator Housakos:** What is the trend?

**Mr. Tweed:** Librarians tell me that the numbers continue to grow mostly on the electronic side. They are sending out more DVDs and audiovisual materials. Libraries used to transfer materials within their own zone. That has changed not by this bill, but by government. There was some sense it was overused for interlibrary exchange as opposed to going out to the public. That has been changed where they are not allowed to use it as much in that form. However, my rural libraries tell me their numbers continue to grow and I think librarians would say part of it is because of their ability to get a book out of any library in Canada to provide to their community.

Libraries cannot afford to buy these books in rural Canada. They rely on the loan system to get it to the communities.

**M. Tweed :** Il a été établi en 1939 et a très peu changé depuis grâce à la générosité de Postes Canada. La société d'État a maintenu le tarif; je crois qu'elle le voit comme un bon service à la collectivité. Je pense qu'elle est consciente des retombées positives pour les collectivités rurales, mais je comprends qu'elle a aussi la responsabilité de générer des recettes. Ce qui a vraiment suscité mon intérêt, c'est que je ne voulais pas qu'elle ait la capacité de hausser le tarif de 100 p. 100 du jour au lendemain. Je voulais qu'elle soit tenue de justifier devant les parlementaires les raisons pour lesquelles il faut imposer une augmentation aux collectivités. Là où je vis, dans les régions rurales où vivent beaucoup de Canadiens, nous n'avons pas accès à des installations nous permettant d'obtenir les documents dont nous avons besoin.

**Le sénateur Housakos :** Pouvez-vous me donner un exemple du tarif réduit? S'agit-il du quart, du tiers ou de la moitié du tarif régulier?

**M. Tweed :** Je dirais que c'est à peu près 10 p. 100.

**Le sénateur Housakos :** De ce que serait le coût réel?

**M. Tweed :** Oui.

**Le sénateur Housakos :** Quelles auraient été les conséquences s'il avait été doublé ou triplé, ce qui l'amènerait à 30 ou 40 p. 100 du tarif régulier? Quelles auraient été les conséquences pour les coffres de Postes Canada et pour les utilisateurs du service?

**M. Tweed :** À mon humble avis, les collectivités rurales de moins de 5 000 personnes cesseraient d'utiliser le service, car elles ne pourraient pas se le permettre.

**Le sénateur Housakos :** Quelle a été la tendance au cours des trois, cinq ou sept dernières années quant au nombre de personnes utilisant le service? Vous avez mentionné qu'on comptait un million d'utilisateurs directs du service. Est-ce que c'est un chiffre récent?

**M. Tweed :** Récent?

**Le sénateur Housakos :** Quelle est la tendance?

**M. Tweed :** Les bibliothécaires me disent que les chiffres continuent surtout de croître du côté des documents électroniques. Ils envoient plus de DVD et de matériel audiovisuel. Les bibliothèques expédiaient des documents au sein de leur propre zone. Il y a eu un changement à cet égard, imposé par le gouvernement, mais ce n'est pas en raison de mon projet de loi. L'impression était que c'était surutilisé pour les échanges entre bibliothèques plutôt que de servir directement pour le public. Cela a changé, et les bibliothèques ne sont plus autorisées à avoir autant recours à ce service à cette fin. Cependant, les bibliothèques rurales me signalent que leurs chiffres continuent de croître, et je pense qu'elles diraient que c'est en partie parce qu'elles peuvent obtenir des livres de n'importe quelle bibliothèque au Canada et en faire profiter leur collectivité.

Les bibliothèques du Canada rural ne peuvent pas se permettre d'acheter ces livres; elles dépendent du système de prêts pour les offrir à leurs collectivités.



**Senator Merchant:** Thank you very much for your bill. I also think it is a good bill, but I come from Saskatchewan. I live in Regina and not in a rural area.

We hear about rural post offices closing. Is it helpful to the communities if there is this extra service that it also keeps their post office going?

**Mr. Tweed:** I am not sure about that.

**Senator Merchant:** People worry about losing their post office entirely.

**Mr. Tweed:** My thoughts on post offices, again, representing a rural community, I often say to people who get rural delivery: Use the post office; use your community. They go into that community every day.

I know it is a very sensitive issue in parts of Canada, but I think that would increase the use of the post office. I have probably 800 rural deliveries and I see most of those people in the community where they could pick up their mail every day. That would benefit Canada Post as opposed to perhaps the Library Book Rate in that sense.

**Senator Merchant:** It also benefits the community, because people come in and maybe they buy other things while they are there and they talk to each other.

**Mr. Tweed:** That is why I said that it used to be the grain elevator. You would come in and sell your grain, and go uptown and buy your groceries. Now it is the library, to some degree, and I think that trend will continue. Again, it is more the opportunity for the people I represent to have access to the same types of reading materials as you would in Regina or someone in Ottawa or Montreal, because we can actually go into their library file and order a book. If there is no Canada Post in your community, they will mail it directly to you, which is a real positive for people who are isolated for various reasons.

**Senator Merchant:** Congratulations.

**Mr. Tweed:** Thank you.

**The Chair:** Thank you very much. I would like to remind the audience and members around the table that our next meeting will be on Tuesday morning, April 23. We will hear from Canada Post and from the Canadian Library Association. Depending on the questions and the comments, we will probably proceed to clause-by-clause consideration. We might be able to send this bill back to the Senate as quickly as next Tuesday.

**Mr. Tweed:** I appreciate that.

**La sénatrice Merchant :** Merci beaucoup pour votre projet de loi. Je pense aussi qu'il s'agit d'un bon projet de loi. Je viens de la Saskatchewan. J'habite à Regina et non pas dans une région rurale.

Nous entendons parler de fermetures de bureaux de postes ruraux. Ce service supplémentaire aide-t-il les collectivités à garder leur bureau de poste?

**M. Tweed :** Je n'en suis pas certain.

**La sénatrice Merchant :** Les gens s'inquiètent de perdre complètement leur bureau de poste.

**M. Tweed :** À propos de la question des bureaux de poste, en tant que représentant d'une collectivité rurale, encore une fois, je dis souvent aux gens qui bénéficient de la livraison rurale d'utiliser leur bureau de poste, d'utiliser les services de leur collectivité. C'est ce qu'ils font tous les jours.

Je sais qu'il s'agit d'une question très sensible dans certaines parties du Canada, mais je crois que cela intensifierait l'utilisation du bureau de poste. Il y a probablement 800 livraisons rurales dans ma circonscription, et je crois que la plupart des personnes dans la collectivité pourraient aller chercher leur courrier au bureau de poste tous les jours. Cela profiterait à Postes Canada, dans ce sens, à l'opposé peut-être d'une hausse du tarif de port des documents de bibliothèque.

**La sénatrice Merchant :** Cela profite aussi à la collectivité, parce que les gens viennent et qu'ils peuvent acheter d'autres articles, puisqu'ils sont là, et se parlent les uns les autres.

**M. Tweed :** C'est pourquoi j'ai parlé de silos. Vous venez pour vendre votre grain, puis vous allez faire votre épicerie sur la rue principale. Maintenant, c'est la bibliothèque qui joue ce rôle, jusqu'à un certain point, et je pense que la tendance se poursuivra. Encore une fois, il s'agit davantage, pour les personnes que je représente, de la possibilité d'avoir accès aux mêmes genres de documents que quelqu'un de Regina, d'Ottawa ou de Montréal, parce qu'on peut consulter les fichiers de ces bibliothèques et commander un livre. S'il n'y a pas de bureau de Postes Canada dans votre collectivité, on vous le livrera directement, ce qui est un véritable plus pour les gens qui sont isolés pour diverses raisons.

**La sénatrice Merchant :** Félicitations.

**M. Tweed :** Merci.

**Le président :** Merci beaucoup. J'aimerais rappeler à l'assistance et aux membres que notre prochaine réunion aura lieu le mardi 23 avril au matin. Nous entendrons des représentants de Postes Canada et de l'Association canadienne des bibliothèques. Selon le nombre de questions et de commentaires, nous pourrions probablement passer à l'étude article par article. Nous pourrions être à même de renvoyer le projet de loi au Sénat dès mardi prochain.

**M. Tweed :** J'en suis heureux.

**The Chair:** The good news is that if that happens on Tuesday morning, we will not sit on Wednesday night. I know most of you like to come here on Wednesday night. I am not putting pressure on you to proceed to clause-by-clause on Tuesday morning, but if that happens we will not be sitting next Wednesday.

The following week we will be hearing from Senator Hugh Segal on Radio-Canada International and from Mr. Lacroix, the President of CBC. In the following weeks we will go to our next order of reference, which will be adopted by the Senate in the next few days.

**Senator Greene:** I am not sure if Senator Segal will come. The CBC person will come.

**The Chair:** That means we would have only one sitting.

**Senator Greene:** Yes.

**The Chair:** If you can inform the clerk, we would give a heads-up to the members so that we can reschedule for future meetings.

Does anyone have anything to add?

Mr. Tweed, carry on with your digital society requirements.

**Mr. Tweed:** Thank you very much.

(The committee adjourned.)

---

OTTAWA, Tuesday, April 23, 2013

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:31 a.m., to conclude its study of Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials), and to give the bill clause-by-clause consideration.

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

[*Translation*]

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

[*English*]

This morning we continue our study on Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials). The purpose of this bill is to provide for reduction in the rate of postage for library materials.

Appearing before us from Canada Post Corporation is Mr. Rod Hart, and from the Canadian Library Association, Kelly Moore.

Ms. Moore, I understand you will be speaking first. Following your presentation we will hear from Mr. Hart and then proceed with questions. Ms. Moore the floor is yours.

**Le président :** La bonne nouvelle est que si nous pouvons faire cela mardi matin, nous n'aurons pas à siéger mercredi soir. Je sais que la plupart d'entre vous aiment bien venir ici le mercredi soir. Je ne mets de pression sur personne pour procéder à l'étude article par article mardi matin mais, si cela se produisait, nous ne siégerions pas mercredi prochain.

La semaine suivante, nous entendrons le sénateur Hugh Segal à propos de Radio-Canada International, et M. Lacroix, président de Radio-Canada. Nous passerons dans les semaines suivantes à notre prochain ordre de renvoi, qui sera adopté par le Sénat dans les prochains jours.

**Le sénateur Greene :** Je ne suis pas sûr que le sénateur Segal vienne. Le représentant de Radio-Canada sera là.

**Le président :** Cela signifie que nous n'aurions qu'une séance.

**Le sénateur Greene :** Oui.

**Le président :** Si vous pouviez en aviser la greffière, nous l'annoncerons d'avance aux membres, de manière à pouvoir replanifier les prochaines réunions.

Quelqu'un a-t-il autre chose à ajouter?

Monsieur Tweed, continuez à défendre vos exigences pour une société numérique.

**M. Tweed :** Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

---

OTTAWA, le mardi 23 avril 2013

Le Comité permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour terminer l'étude du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque) et d'en faire l'étude article par article.

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

[*Français*]

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

[*Traduction*]

Nous poursuivons ce matin notre étude du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèques). Le but de ce projet de loi est de fixer un tarif de port réduit pour les documents de bibliothèque.

M. Rod Hart, de la Société canadienne des postes, et Mme Kelly Moore, de l'Association canadienne des bibliothèques, comparaissent devant nous.

D'après ce que j'ai compris, madame Moore, vous parlerez d'abord. Nous entendrons M. Hart après votre exposé, puis nous passerons aux questions. La parole est à vous, madame Moore.

**Kelly Moore, Executive Director, Canadian Library Association:** I am the Executive Director of the Canadian Library Association, or CLA. We greatly appreciate this opportunity to present to you today in the context of your study on Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials).

CLA is the national voice for Canada's library communities. We have both individual members, such as your local public librarian, and institutional members, such as larger public, university and college libraries. We represent libraries and library workers from libraries of all types across the country.

Data from 2010 shows that 360 million in-person visits were made to all types of libraries across Canada. That is nearly 1 million visits a day. There are 16,000 public, academic, special and school libraries in Canada, and that makes more libraries than Tim Hortons and McDonald's outlets combined.

CLA is extremely pleased to offer its full support for Bill C-321. Introduced by MP Merv Tweed, this bill would preserve the existing reduced rate for postage on books between libraries and between libraries and their users within Canada. This reduced rate, known as the Library Book Rate, has been offered as a service by Canada Post since 1939.

Not only does Bill C-321 seek to enshrine the Library Book Rate in the Canada Post Corporation Act, but it also proposes to expand the definition of library materials to include new media such as CDs, DVDs and other audiovisual materials. Library collections have evolved significantly over the years to include new formats as technology changes, so this expanded definition recognizes that information comes in many different formats, not just books.

Since 2006, Canada Post has reviewed its provision of this service annually and to date has renewed its commitment each year. At the end of 2012, Canada Post announced that it would again renew its reduced postal rates for libraries but with a slight fee increase for 2013. Even with this increase, the Library Book Rate remains very economical and continues to be substantially lower than the most discounted commercial parcel rates.

We thank Canada Post for helping to improve the lives of Canadians by helping provide access to the books they want to read that are not available at their local library.

The Library Book Rate is about more than a reduced rate for libraries to send and receive books. With over 2,200 libraries actively using the Library Book Rate and over 1 million Canadians benefiting from it annually, it is an indispensable

**Kelly Moore, directrice exécutive, Association canadienne des bibliothèques :** Je suis la directrice exécutive de l'Association canadienne des bibliothèques, ou ACB. Nous vous sommes très reconnaissants de l'occasion qui nous est donnée de faire un exposé dans le cadre de votre étude du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèque).

L'ACB est la voix nationale du milieu des bibliothèques. Nous comptons à la fois des membres individuels tels que votre bibliothécaire local, et des membres institutionnels tels que des grandes bibliothèques publiques et des bibliothèques d'universités et de collèges. Nous représentons des bibliothèques et des travailleurs de bibliothèques de tous types dans tout le pays.

Les données de 2010 indiquent que 360 millions de personnes ont visité tous les types de bibliothèques dans l'ensemble du Canada. Cela représente près d'un million de visites par jour. Il existe au Canada 16 000 bibliothèques publiques, d'établissements d'enseignement supérieur, spéciales et scolaires, plus que le nombre de restaurants Tim Horton et McDonald réunis.

L'ACB est très heureuse d'offrir son appui entier au projet de loi C-321. Ce projet de loi, déposé par le député Merv Tweed, préserverait le tarif actuel de port réduit pour l'envoi de livres entre les bibliothèques et entre les bibliothèques et leurs usagers au Canada. La Société canadienne des postes offre ce tarif réduit, appelé tarif des livres de bibliothèque, depuis 1939.

Non seulement le projet de loi C-321 cherche-t-il à fixer le tarif des livres de bibliothèque dans la Loi sur la Société canadienne des postes, mais il propose aussi d'élargir la définition des documents de bibliothèque pour inclure les nouveaux supports tels que les CD, DVD et autres documents audiovisuels. Les fonds de bibliothèque ont évolué considérablement au fil des ans pour intégrer les nouveaux formats à mesure que la technologie les propose, et cette définition élargie rend compte du fait que l'information se présente sous bien des formats et non pas uniquement dans les livres.

La Société canadienne des postes examine annuellement la fourniture du service depuis 2006 et a, jusqu'à présent, renouvelé son engagement chaque année. À la fin de 2012, Postes Canada a annoncé qu'elle conserverait encore une fois, en 2013, le tarif de port réduit pour les bibliothèques, avec cependant une légère hausse. Malgré cette augmentation, le tarif des livres de bibliothèque demeure très économique et est toujours considérablement plus bas que les tarifs commerciaux les plus réduits pour les colis.

Nous remercions Postes Canada de nous aider à améliorer la qualité de vie des Canadiens en contribuant à leur donner accès aux livres qu'ils veulent lire et qui ne sont pas disponibles dans leur bibliothèque locale.

Le tarif des livres de bibliothèque représente davantage qu'un tarif réduit pour l'envoi des livres par les bibliothèques et les clients. Plus de 2 200 bibliothèques l'utilisent et plus d'un million de Canadiens en tirent avantage chaque année, ce qui fait du tarif

part of the service delivered by libraries across this country. The program is essential to protecting library services. It contributes to the national public policy goals of literacy and lifelong learning and supports inclusive, vibrant communities.

The Library Book Rate provides a bridge between all Canadians, including those who are disabled, homebound or live in remote locations. The service is particularly beneficial to smaller rural and remote libraries. Though they may have smaller permanent collections, they are able to offer access to more comprehensive collections from larger centres. It also helps students enrolled in distance education programs and Canadians pursuing lifelong learning goals to access essential materials.

Libraries have indicated that without the Library Book Rate we would have a two-tiered library service in Canada: one for those who can afford to pay to access information and one for those who cannot. If libraries had to offer this program on a cost-recovery basis, patrons and distance learners would bear the costs and such user fees would impede access to information.

A strong library system is one of the best and most important services that a community can offer to its residents. Libraries contribute to strong local communities by supporting literacy, fostering inspiration and enjoyment, and connecting people to each other and the world.

Libraries are a crucial entry point into the world of knowledge. They are information and community centres where people learn, engage, discover and connect. Libraries help people find their way in a large and increasingly complex information environment by connecting them with employment resources, providing them with access to an affordable means of entertainment and assisting them to acquire skills that will allow them to compete in a changing economy.

The Library Book Rate is a vital component of these library services. It ensures equitable access to materials located in libraries across the country, supplies the intellectual needs of remote northern and rural communities, supports the principle that the collections of all libraries are a national asset that must be accessible to all Canadians and, by extension, it supports education and lifelong learning, helping to maintain Canada's global competitiveness and productivity.

In conclusion, on behalf of CLA and its members, I would like to thank Merv Tweed, who has taken the lead and championed this issue that is so important to Canadians. I would like to thank

des livres de bibliothèque un élément essentiel des services fournis par les bibliothèques de l'ensemble de notre pays. Le programme est essentiel au maintien des services des bibliothèques. Il contribue aux objectifs des politiques publiques nationales sur l'alphabétisation et l'éducation continue et appuie l'épanouissement de collectivités englobantes et pleines de vitalité.

Le tarif des livres de bibliothèque établit un pont entre tous les Canadiens, y compris les personnes handicapées, celles qui sont confinées à la maison ou celles vivant dans des endroits éloignés. Le service profite particulièrement aux petites bibliothèques en région rurale ou éloignée. Bien que leurs fonds permanents soient modestes, elles peuvent donner accès aux fonds plus complets des grands centres. Il aide aussi les étudiants inscrits à des programmes d'enseignement à distance et les Canadiens poursuivant des objectifs d'éducation permanente à se procurer des documents essentiels.

Les bibliothécaires ont indiqué qu'en l'absence du tarif des livres de bibliothèque, le service de bibliothèque au Canada aurait deux vitesses : une pour ceux ayant les moyens de payer pour l'accès à l'information et une autre pour ceux qui ne le peuvent pas. Si les bibliothèques devaient offrir ce programme selon le principe du recouvrement des coûts, les clients et les étudiants qui suivent une formation à distance devraient assumer des frais d'utilisateur qui entraveraient l'accès à l'information.

Un solide réseau de bibliothèques est un des meilleurs et des plus importants services qu'une collectivité peut offrir à ses résidents. Les bibliothèques contribuent à renforcer les collectivités en soutenant l'alphabétisation, en répandant l'inspiration et le plaisir et en mettant en contact les gens entre eux et avec le monde.

Les bibliothèques sont un point d'accès crucial à la sphère du savoir. Ce sont des centres d'information et des carrefours communautaires où les gens apprennent, éveillent des intérêts et découvrent tout en établissant des liens. Les bibliothèques aident les gens à se retrouver dans un vaste environnement d'information à la complexité croissante en les mettant en contact avec les ressources d'emploi, en leur donnant accès à des divertissements abordables et en les aidant à acquérir des compétences qui leur permettront de faire face à la concurrence dans une économie en constante évolution.

Le tarif des livres de bibliothèque est un élément vital des services de bibliothèque. Il assure un accès équitable à des documents se trouvant dans des bibliothèques ailleurs au pays, permet de nourrir l'esprit des résidents des collectivités nordiques et rurales, vient appuyer le principe que les fonds de l'ensemble des bibliothèques constituent une richesse nationale à laquelle tous les Canadiens doivent avoir accès et, par extension, appuie l'éducation et l'apprentissage permanent, contribuant ainsi à la compétitivité et à la productivité générales du Canada.

En conclusion, j'aimerais, au nom de l'ACB et de ses membres, remercier Merv Tweed, qui s'est fait le champion de cet enjeu si important pour les Canadiens. J'aimerais remercier M. Hart et ses

Mr. Hart and his colleagues at Canada Post for their continued dedication to providing this service to our libraries, and I would also like to thank the Government of Canada for its ongoing support.

I would venture to guess that this bill may be one of very few private members' bills to have received two unanimous votes of support in the House of Commons. We hope for a similar show of support from the Senate because Canadians deserve equal access to library and information services regardless of where they live. We strongly urge you to support this bill without further delay. Your leadership is critical in determining the future of this vital service and the net benefits it provides to all Canadians.

Thank you for the opportunity to speak you today.

**Rod Hart, General Manager, Parcels, Canada Post Corporation:** Good morning. I am Canada Post's General Manager, Parcels, which is the competitive side of our business and a key element of our future going toward. Library book rates fall under my responsibility. I welcome this opportunity to appear on behalf of Canada Post.

Libraries remain important institutions in this country, even in this digital age. Like Canada Post, the public library is a long-standing, trusted and vital public institution. We appreciate the important role libraries play in our communities, particularly in rural Canada. We are proud that we also serve Canadians in every community — urban and rural. That is over 15.3 million addresses. With nearly 6,400 retail postal outlets, we maintain Canada's largest retail network.

Canada Post and Canada's libraries have enjoyed a long and cooperative relationship. Both the Canadian Library Association and the Association pour l'avancement des sciences et des techniques de la documentation have been great organizations to work with.

Canada Post understands the needs of public and academic libraries. They need to provide their patrons access to a broad range of materials, even if a library does not have specific items on its shelves. Libraries benefit from the Library Book Rate. If rates do increase periodically out of necessity, libraries need them to do so predictably and reasonably. In each of the last two years, we have had modest price increases of 5 per cent. The associations have said the Library Book Rate, even with those increases, continues to be a great benefit for the Canadian library community. I assure the committee that Canada Post wants to support libraries by offering these rates.

Today I want to speak to three overarching points. First, despite its serious financial challenges, Canada Post is committed to maintaining discounted library book rates. Second, we will

collègues de Postes Canada pour leur engagement jamais démenti à offrir ce service à nos bibliothèques et je voudrais aussi remercier le gouvernement du Canada pour son soutien continu.

Je m'aventurerai à dire que ce projet de loi est l'un des rares projets de loi émanant d'un député à avoir obtenu deux votes d'appui unanime à la Chambre des communes. Nous espérons que le Sénat lui réservera le même sort parce que les Canadiens méritent un accès égal aux bibliothèques et aux services d'information, peu importe où ils vivent. Nous vous pressons d'appuyer ce projet de loi sans tarder davantage. Votre leadership est crucial pour décider de l'avenir de ce service vital et des avantages nets qu'il assure aux Canadiens.

Merci de m'avoir donné l'occasion de vous parler aujourd'hui.

**Rod Hart, gestionnaire général, Colis, Société canadienne des postes :** Bonjour. Je suis le gestionnaire général du secteur Colis à Postes Canada. Ce secteur représente notre aspect concurrentiel, et il est essentiel à l'avenir de la société. Le tarif des livres de bibliothèque relève de moi. Je suis heureux d'avoir l'occasion de m'adresser à vous au nom de Postes Canada.

Même en cette ère numérique, les bibliothèques demeurent des institutions importantes dans notre pays. Tout comme Postes Canada, la bibliothèque publique est une institution publique de longue date essentielle et digne de confiance. Nous sommes conscients du rôle important que jouent les bibliothèques dans nos collectivités, surtout dans les régions rurales du Canada. Nous sommes fiers de servir aussi les Canadiens de toutes les collectivités, urbaines et rurales, ce qui représente plus de 15,3 millions d'adresses. Avec près de 6 400 comptoirs postaux, nous maintenons le plus grand réseau de vente au détail au Canada.

Postes Canada et les bibliothèques du Canada entretiennent depuis longtemps une relation marquée par la coopération. C'est un plaisir de travailler avec l'Association canadienne des bibliothèques et l'Association pour l'avancement des sciences et des techniques de la documentation.

Postes Canada comprend les besoins des bibliothèques publiques et universitaires. Elles doivent fournir à leurs abonnés un accès à une large gamme de documents, même si elles n'ont pas ces articles précis sur leurs tablettes. Les bibliothèques bénéficient également du tarif des livres de bibliothèque. S'il est nécessaire que le tarif augmente périodiquement, les bibliothèques ont besoin que ces augmentations soient prévisibles et raisonnables. Au cours de chacune des deux dernières années, nous avons mis en application de modestes majorations tarifaires de 5 p. 100. Les associations nous ont indiqué que le tarif des livres de bibliothèque, même après ces majorations, demeure un avantage considérable pour l'ensemble des bibliothèques canadiennes. J'assure au comité que Postes Canada veut appuyer les bibliothèques en offrant ce tarif.

Je veux discuter aujourd'hui de trois points principaux. Tout d'abord, en dépit de ses importants défis financiers, Postes Canada est déterminée à maintenir un tarif des livres de

manage the effect of Bill C-321. Third, as the leader in providing digital delivery of bills and other documents to Canadians, Canada Post understands the desire to expand the bill's definition of library materials to include digital and other media.

Allow me to elaborate on the first point, our commitment to discounted rates for libraries. Canada Post faces serious challenges primarily due to the accelerating decline in volumes of our core product, which is letter mail. For 2012, the Canada Post segment reported a before-tax profit of \$98 million. However, had it not been for one-time non-cash adjustments that reflect future savings negotiated with our largest union, Canada Post would have reported a before-tax loss of \$54 million for 2012. In 2011, the Canada Post segment reported a before-tax loss of \$327 million. We expect to report a significant financial loss for 2013.

We have significant challenges and we need to address them. The rate concession provided by the Library Book Rate supports public and academic libraries. The government does not provide funding to Canada Post for this service. The rates are substantially lower than the most discounted rates available to other customers.

Under the Library Book Rate, in 2013 a single two-way shipment — an item's round-trip between libraries — is priced at \$1.02 for a typical item. In 2012, nearly 747,000 items were shipped under the Library Book Rate, which was then 97 cents. Delivering these items generated \$857,000 in revenue. At commercial market rates, these shipments would have generated approximately \$9 million in revenue.

That said, let me describe the size of our overall business and our parcel business in comparison to the library book shipments. Canada Post generated \$5.9 billion in revenue in 2012 from the sale of our products and services. Our parcel shipments in 2012 numbered 154 million items, generating approximately \$1.3 billion in revenue.

We are in a very competitive market, having to stand out against global giants like UPS and FedEx. We are very good at delivering to consumers, and this works to our benefit as e-commerce continues to grow. Our legislated mandate includes an obligation to remain financially self-sustaining, and we embrace this responsibility. However, in the context of our size, shipments to libraries are relatively small. Canada Post is committed to maintaining a discounted rate for libraries.

Second, Canada Post is confident that the effect of the legislation would be manageable. Canada Post does not anticipate a significant financial effect to its business as a result

bibliothèque réduit. En second lieu, nous sommes en mesure de gérer l'incidence du projet de loi C-321. Enfin, en tant que chef de file de la livraison numérique de factures et d'autres documents aux Canadiens, Postes Canada comprend le désir d'élargir dans le projet de loi la définition des documents de bibliothèque pour inclure les documents numériques et les autres médias.

Permettez-moi d'apporter des précisions sur le premier point, qui est notre engagement à l'égard du tarif réduit pour les bibliothèques. Postes Canada est en effet confrontée à d'importants défis, principalement en raison de l'accélération du déclin des volumes de notre produit de base, le service Poste-lettres. En 2012, le secteur Postes Canada a enregistré un profit avant impôt de 98 millions de dollars. Sans les ajustements hors caisse ponctuels qui reflètent les économies futures négociées avec notre plus grand syndicat, Postes Canada aurait enregistré une perte avant impôt de 54 millions de dollars pour 2012. En 2011, le secteur Postes Canada a enregistré une perte avant impôt de 327 millions de dollars. Nous nous attendons à enregistrer des pertes financières importantes pour 2013.

Nous sommes confrontés à des défis importants et nous devons les relever. Le tarif réduit offert par le programme du tarif des livres de bibliothèque soutient les bibliothèques universitaires et publiques. Le gouvernement n'apporte pas de financement à Postes Canada pour ce service. Le tarif est considérablement inférieur aux meilleurs tarifs réduits offerts aux autres clients.

En vertu du programme du tarif des livres de bibliothèque de 2013, le tarif d'un seul envoi aller-retour entre bibliothèques est de 1,02 \$ pour un article habituel. En 2012, près de 747 000 articles ont été expédiés en vertu du tarif des livres de bibliothèque, qui était alors de 97 ¢. La livraison de ces articles a généré des revenus de 857 000 \$. Aux tarifs du marché, ces envois auraient généré environ 9 millions de dollars en revenus.

Cela dit, permettez-moi de décrire la taille de nos activités générales et de nos activités du secteur des colis par rapport aux envois des bibliothèques. Postes Canada a généré, par la vente de ses produits et services, des revenus de 5,9 milliards de dollars en 2012. Les envois de colis en 2012 se sont chiffrés à 154 millions d'articles, générant des revenus d'environ 1,3 milliard de dollars.

Dans ce marché très concurrentiel, nous devons nous démarquer des géants mondiaux, comme UPS et FedEx. Nous offrons un excellent service de livraison à nos consommateurs, ce qui joue en notre faveur puisque le cybercommerce prend de plus en plus d'importance. Notre mandat prescrit par la loi comprend l'obligation de demeurer financièrement autonome. Nous acceptons cette responsabilité. Cependant, compte tenu de notre taille, le nombre d'envois aux bibliothèques est relativement faible. Postes Canada s'engage à maintenir un tarif réduit pour les livres de bibliothèque.

Deuxièmement, Postes Canada est convaincue que l'effet de la mesure législative serait raisonnable. Postes Canada ne prévoit pas une incidence financière importante sur ses activités à la suite

of this legislation. As well, the shipment profile has been stable; the items are not changing drastically in size or weight from year to year.

This leads me to my third point, which is that Canada Post understands the desire to expand the definition of library materials. As you know, under the bill, “library material” means books, magazines, records, CDs, DVDs, other audio visual items and similar library materials. Canada Post believes that with this definition enshrined in law, the shipment profile would remain similar to what we have seen for the past few years. This is because for a number of years Canada Post has applied the Library Book Rate to all library materials, including the list contemplated under the bill.

In conclusion, on behalf of Canada Post, I can assure the committee and the country’s libraries that Canada Post understands the rationale for the legislation. If Bill C-321 becomes law, Canada Post will certainly comply and do so in the spirit that our existing pricing and practices have demonstrated.

Again, thank you for the opportunity to appear before the committee. I would be happy to take your questions.

**The Chair:** Before questions, I want to remind senators that if we get through questions early enough and if it is acceptable by the committee members, we could go to clause-by-clause consideration of the bill this morning.

**Senator Mercer:** Ms. Moore and Mr. Hart, thank you very much for being here. We appreciate your time and effort. Some people think it is a minor bill, but this is an important bill for the people involved.

Ms. Moore, I think your comment that there are more libraries than Tim Hortons and McDonald’s combined is a visual that Canadians need to remember. That is how important libraries are to Canadians, particularly to Canadians in rural and smaller communities. Those of us fortunate to live either in or near big cities have access to big libraries, and those of us fortunate to have access to technologies have libraries at our fingertips.

I did some minor research, and I used the annual report of the Nova Scotia Public Libraries. I was interested in a couple of numbers that confused me. There is a category in the financial report that talks about interlibrary loans. They talked about two things: They talked about “borrowed,” and the number happens to be 36,544; and then they had a number which was “loaned,” which was 31,443. I am confused. If they were borrowed, were they not also loaned?

de son adoption. Le profil d’expédition est stable. Les articles ne changent pas considérablement de dimensions ou de poids d’une année à l’autre.

Cela m’amène à mon troisième point, qui est que Postes Canada comprend le désir d’élargir la définition des documents de bibliothèque. Comme vous le savez, dans le projet de loi, l’expression « document de bibliothèque » désigne les livres, magazines, disques, CD, DVD et autres éléments audiovisuels ou documents semblables d’une bibliothèque. Postes Canada est d’avis que même avec l’inscription de cette définition dans la loi, le profil d’expédition demeurera semblable à ce que nous avons vu au cours des dernières années. Cela s’explique par le fait que depuis un certain nombre d’années, Postes Canada applique le tarif des livres de bibliothèque à tous les documents de bibliothèque, y compris à ceux faisant partie de la liste prévue dans le projet de loi.

En conclusion, je peux assurer au comité et aux bibliothèques du pays, au nom de notre organisation, que Postes Canada comprend la raison d’être du projet de loi C-321. Si la loi est adoptée, Postes Canada s’y conformera sans hésitation, et ce, dans l’esprit que nos pratiques et nos tarifs actuels ont démontré.

Encore une fois, je vous remercie de me donner l’occasion de m’adresser à vous. Je serai heureux de répondre à vos questions.

**Le président :** Avant de passer aux questions, je veux rappeler aux sénateurs que, si la période de questions est suffisamment courte et si cela convient aux membres du comité, nous pourrions procéder ce matin à l’étude article par article du projet de loi.

**Le sénateur Mercer :** Merci beaucoup de votre présence, madame Moore et monsieur Hart. Nous vous sommes reconnaissants du temps et des efforts que vous avez consentis. Certains croient qu’il s’agit d’un projet de loi mineur, mais c’est un projet de loi important pour les personnes concernées.

Madame Moore, je crois qu’il faut rappeler votre observation selon laquelle il existe davantage de bibliothèques que de restaurants Tim Horton et McDonald combinés; c’est une image que les Canadiens doivent garder à l’esprit et qui illustre l’importance des bibliothèques pour eux, particulièrement au sein des collectivités rurales et de petite taille. Ceux d’entre nous qui vivent dans les grandes villes ont la chance d’avoir accès à de grandes bibliothèques et ceux d’entre nous ayant accès aux nouvelles technologies ont la chance d’avoir des bibliothèques à portée de main.

J’ai fait une petite recherche et j’ai consulté le rapport annuel des bibliothèques de la Nouvelle-Écosse. Quelques chiffres ont attiré mon attention et m’ont aussi intrigué. Une catégorie du rapport financier concerne les prêts interbibliothèques. On y comptabilise deux activités, les « emprunts », dont le nombre est de 36 544, et les « prêts », dont le nombre est de 31 443. Je suis perplexe : si des documents ont été empruntés, n’est-ce pas parce qu’ils ont été prêtés?

**Ms. Moore:** That is a very interesting question. I am not sure how Nova Scotia has been compiling those statistics.

**Senator Mercer:** There is just a little inconsistency that I noticed.

**Ms. Moore:** There is.

**Senator Mercer:** I was impressed, however, by the number of people in my small province of Nova Scotia who are using the library and the service.

Mr. Hart, this is a huge job to handle. Canada Post is a complex but efficient operation. How does it work when people use the services of Canada Post to have a book or something come in through the program at any Canada Post outlet? Let us say I live in a little village at Mount Uniacke in Nova Scotia and I have a book. I go to the post office with a package and drop it off. Does it magically appear back in the library whence it came? How do you do it internally? With these 16,000 libraries, how do you do this? I know you are not making money on this; you are losing money. However, you still need to be efficient.

**Mr. Hart:** We did one thing in conjunction with the Canadian Library Association. Prior to five years ago there were a lot of unknowns around this program. For example, we did not know who was using it, how they were inducting it, what labels they were using or how they were paying. We did not have a great mechanism to understand how people were using it, and therefore we could not comment other than taking surveys and a few other things to understand the usage.

With the Canadian Library Association, we created a process and tool called the Library Book Tool. If a library wanted to access the rates, they would have to go to the Canadian Library Association and register themselves, thus ensuring that they were a bona fide library that should be entitled to the rates. They would also get access to a tool, and that tool back in their library would enable them to generate labels that they would use to address the packages and to understand where they were going.

They would generate two labels at a time: one for the outgoing shipment and also a return label at the same time. They would put that return label into the shipment, bag or box so that when they dropped off the package to us, it would contain the label on the outside for the outbound so we would know where it would go. When the patron was finished with that book, they would take the return label included in their package, place it on the box and we would have it back.

This has also helped us understand a bit more of the economics behind the program. Before, we did not understand how many shipments per year there were — 1.8 or 2 million. Lots of numbers were flying around back in the early 2000s when we were trying to

**Mme Moore :** C'est une question très intéressante. Je ne sais pas quelle méthode la Nouvelle-Écosse a utilisée pour compiler ces statistiques.

**Le sénateur Mercer :** Il s'agit simplement d'une petite incohérence que j'ai remarquée.

**Mme Moore :** En effet.

**Le sénateur Mercer :** J'ai été impressionné cependant par le nombre de personnes qui, dans ma petite province de Nouvelle-Écosse, fréquentent les bibliothèques et utilisent le service.

Monsieur Hart, il s'agit d'une vaste entreprise. Postes Canada est une organisation complexe, mais efficiente. Comment les gens qui utilisent les services de Postes Canada font-ils livrer un document à un bureau de Postes Canada dans le cadre du programme? Disons que je vis dans le petit village de Mount Uniacke en Nouvelle-Écosse et que je dois renvoyer un livre. Je me rends au bureau de poste avec mon colis et je l'envoie. Apparaît-il par magie à la bibliothèque d'où il provenait? Comment fonctionnez-vous à l'interne? Comment y arrivez-vous pour 16 000 bibliothèques? Je sais que ce service ne vous rapporte pas d'argent et que vous en perdez plutôt. Il vous faut toutefois être efficient.

**M. Hart :** Nous avons mis en œuvre une initiative avec l'Association canadienne des bibliothèques. Voilà un peu plus de cinq ans, il existait beaucoup d'inconnues à propos de ce programme. Par exemple, nous ne savions pas qui l'utilisait, comment on y avait recours, quelles étiquettes on utilisait ni comment les paiements étaient effectués. Nous n'avions pas de mécanisme général nous permettant de savoir comment les gens l'utilisaient et nous ne pouvions donc pas faire d'observations, à moins de mener des enquêtes et quelques autres activités pour connaître l'usage qui en était fait.

Nous avons créé conjointement avec l'Association canadienne des bibliothèques un processus et un outil appelé l'Outil d'expédition des livres de bibliothèque. Si une bibliothèque désire se prévaloir du tarif des livres de bibliothèque, elle doit s'inscrire auprès de l'Association canadienne des bibliothèques, ce qui permet de vérifier qu'il s'agit bien d'une bibliothèque qui a droit au tarif réduit. Elle aura aussi accès à un outil, qui lui permettra d'imprimer localement des étiquettes servant à adresser les colis et à connaître leur acheminement.

La bibliothèque produit deux étiquettes à la fois; une étiquette d'expédition et une étiquette de retour. On place l'étiquette de retour à l'intérieur du colis de sorte que, lorsqu'on nous confie le colis, il porte l'étiquette de l'adresse de destination afin que nous sachions où l'envoyer. Une fois que l'utilisateur en a terminé avec le livre, il appose l'étiquette de retour sur le colis pour que nous le retournions.

Cela nous a aussi aidés à mieux connaître les coûts du programme. Auparavant, nous ne savions pas combien d'envois on effectuait par année, s'il s'agissait de 1,8 ou de 2 millions d'envois. Beaucoup de chiffres circulaient au début des années



understand what the library book program was actually delivering. This has now given us precise information about what shipments are being sent, their weight and their profile, as well as which libraries are using it.

**Senator Doyle:** I wonder about the long-term implications of the bill itself. Do the long-term implications of the bill worry you in that the Conference Board of Canada is reporting today that Canada Post may very well be in a deficit of \$1 billion a year by 2020? The bill has long-term financial implications for Canada Post. Does that worry you in any way?

**Mr. Hart:** That is a great question. I have not actually seen the report yet; I believe it was just launched this morning.

Canada Post's financial problems stem from the huge shift in how Canadians are behaving, with email and digital formats replacing letters. It is obviously placing enormous strain on our network as the volume of letters declines faster than perhaps parcels can grow. My area of expertise is around the parcel business, so I can certainly speak to that.

When we look at this particular program, it is in our base. We have been doing this for over 74 years. The cost of this program is currently in our base, so we will not increase our costs by moving forward with this legislation. If we were to discontinue this or we were to double, triple or quadruple rates, it would not have an impact on what we need to do as a company to change the network and to change our financial picture. We have other things that we must do and look at going forward.

**Senator Doyle:** Given that you are losing about \$8 million a year because of the bill and you are going to be adding to your losses well over that when you do CD-ROMs and CDs, do you not have any plans to make up that loss with an additional cost to the consumer?

**Mr. Hart:** We would look to offset any losses of this program if there was a reasonable way to continue with modest increases so that the gap of the cost to provide the service and the contribution that is currently being made did not continue to grow and expand. I think that makes it manageable.

**Senator Doyle:** Is Canada Post unique in what you do here? Is Canada the only country to have that type of arrangement with its postal service that you offer with these subsidies to libraries?

**Mr. Hart:** I am not sure. I do not know whether other posts in fact bear the cost to provide public policy types of services. I am not sure.

2000, au moment où nous avons entrepris de savoir précisément ce qui était expédié dans le cadre du programme des livres de bibliothèque. Nous disposons maintenant de données précises sur les envois effectués, leur poids et leur profil, ainsi que sur les bibliothèques utilisant le programme.

**Le sénateur Doyle :** Je m'interroge sur les conséquences à long terme du projet de loi lui-même. Les incidences à long terme du projet de loi vous inquiètent-elles, dans la mesure où le Conference Board du Canada annonce aujourd'hui que Postes Canada pourrait très bien enregistrer des pertes d'un milliard de dollars par année d'ici 2020? Le projet de loi a des conséquences financières à long terme pour Postes Canada. Cela vous inquiète-t-il de quelque façon?

**M. Hart :** C'est une excellente question. Je n'ai pas encore lu le rapport; il n'a été publié que ce matin, je crois.

Les problèmes financiers de Postes Canada ont pour origine un changement massif du comportement des Canadiens, les courriels et les formats numériques remplaçant l'envoi de lettres. Cela met manifestement beaucoup de pression sur notre réseau, le volume de lettres chutant plus rapidement que le volume de colis ne peut augmenter. Comme les colis constituent mon secteur d'expertise, je peux assurément le confirmer.

Ce programme particulier fait partie de nos activités de base. Nous l'assurons depuis plus de 74 ans. Le coût du programme est présentement inclus dans notre fonctionnement de base et le projet de loi n'augmentera donc pas nos coûts s'il est adopté. Abandonner le programme ou augmenter le tarif du double, du triple ou du quadruple, n'aurait pas d'incidence sur ce qu'il nous faut faire en tant qu'entreprise pour transformer notre réseau et modifier le tableau financier. Il nous faut prendre d'autres mesures et regarder vers l'avenir.

**Le sénateur Doyle :** Vos pertes en raison du projet de loi sont d'environ 8 millions de dollars par année, et les CD-ROM et les CD entraîneront des pertes supplémentaires considérables. N'avez-vous aucun plan pour compenser ces pertes par des coûts supplémentaires imposés aux consommateurs?

**M. Hart :** Nous envisagerions de compenser les pertes encourues en raison du programme s'il existait un moyen raisonnable de continuer à y apporter des augmentations modestes afin que l'écart entre le coût de la prestation du service et la contribution des utilisateurs ne s'élargisse pas davantage. Je crois que cela rend la chose gérable.

**Le sénateur Doyle :** Postes Canada est-elle la seule organisation postale à offrir ce service? Le Canada est-il le seul pays à avoir ce genre d'entente avec son service des postes afin d'offrir ces subsides aux bibliothèques?

**M. Hart :** Je n'en suis pas certain. Je ne sais pas si d'autres organisations postales supportent en fait le coût de la prestation de ce type de service relevant des politiques publiques.

**Senator Plett:** I apologize for being a bit late this morning. Maybe Ms. Moore has covered what I will ask. Our chair is very efficient in starting the meetings on time and that, obviously, created a little problem for me this morning.

**The Chair:** I have no comment.

**Senator Plett:** As the chair has said, I am the sponsor of the bill so I am very supportive of it.

Mr. Tweed, the sponsor in the other place, has emphasized the importance of the rate, stating that many rural libraries would not be able to exist if we did not have this program. I certainly support that. I am from a small village of 1,500. Many of our communities share a library in another small community, so it very much impacts the village I am from. I also support the fact that our library would not be able to exist if we, all of a sudden, had our rates go up the way they possibly would have to.

Either one or both of you can certainly answer this. How do you feel about that? Do you agree that many rural libraries would not be able to operate if we did not have this program?

**Ms. Moore:** I think it would certainly be a challenge for them to continue to offer the services they currently do and to be able to provide access to materials that their patrons require. It would be much more difficult if they had to pay commercial rates, for example. They would either have to stop the service or make cuts elsewhere within their budgets to accommodate that.

**Mr. Hart:** We understand the importance of our presence in rural Canada. We often use that as we are competing against FedEx and UPS for business. We talk about our reach and ability to get to Canadians no matter where they live right across the country, coast to coast to coast. We understand that the program specifically supports those areas where libraries are small.

The place where I have a cottage, McKellar, has a tiny library that has few books. When you go in there, to know that you can access a world of other books is obviously a good service.

**Senator MacDonald:** Is moving this material based on weight or volume?

**Mr. Hart:** This material is based on origin, destination and weight.

**Senator MacDonald:** This arrangement has been around since 1939 but now there is compulsion to put it into law. There must be something to trigger this compulsion to put it into law on our end. Have there been indications that Canada Post was going to change the fees to a certain level?

**Le sénateur Plett :** Je m'excuse de mon retard de ce matin. Peut-être que Mme Moore a déjà répondu à la question que je veux poser. Notre président commence toujours les réunions à l'heure dite, ce qui, de toute évidence, m'a causé un petit problème de ce matin.

**Le président :** Je m'abstiendrai de faire un commentaire.

**Le sénateur Plett :** Comme monsieur le président l'a dit, je suis le parrain du projet de loi et je l'appuie donc entièrement.

M. Tweed, le parrain du projet de loi à l'autre endroit, a souligné l'importance du tarif de port réduit et déclaré que bon nombre de bibliothèques en région rurale ne pourraient pas exister en l'absence du programme. Étant originaire d'un village de 1 500 habitants, je suis certainement d'accord. Beaucoup de nos collectivités se partagent une bibliothèque située dans une autre petite collectivité, et le projet de loi a donc beaucoup d'importance pour mon village. Je crois bien aussi que notre bibliothèque ne pourrait plus subsister si, tout à coup, le tarif grimpeait au niveau où il devrait possiblement se trouver.

L'un d'entre vous peut certainement répondre à ma question, ou bien tous les deux. Qu'en pensez-vous? Croyez-vous comme moi que beaucoup de bibliothèques en milieu rural ne pourraient plus fonctionner en l'absence du programme?

**Mme Moore :** Je crois qu'il serait certainement difficile pour elles de continuer à offrir leurs services actuels et de fournir un accès aux documents dont leurs usagers ont besoin. Cela serait beaucoup plus difficile si elles devaient payer le tarif commercial, par exemple. Elles devraient soit abandonner le service, soit couper ailleurs dans leur budget pour absorber les coûts.

**M. Hart :** Nous sommes conscients de l'importance qu'a notre présence dans les régions rurales du Canada. Nous faisons souvent valoir cet argument, car nous sommes en concurrence avec FedEx et UPS. Nous parlons de notre portée et de notre capacité à joindre les Canadiens, peu importe où ils vivent dans le pays, dans le Nord, dans le Sud, dans l'Est ou dans l'Ouest. Nous comprenons que le programme soutient en particulier les régions desservies par de petites bibliothèques.

L'endroit où se trouve mon chalet, McKellar, a une bibliothèque minuscule ne contenant que quelques livres. Lorsqu'on la visite, on se rend compte qu'un service permettant d'avoir accès à une foule d'autres livres est de toute évidence un bon service.

**Le sénateur MacDonald :** Le tarif d'expédition des documents est-il fonction du poids ou du volume?

**M. Hart :** Le tarif d'expédition des documents est fonction du point d'origine, du point de destination et du poids.

**Le sénateur MacDonald :** Cette entente fonctionne depuis 1939, mais l'intention de légiférer à son propos est nouvelle. Quelque chose a dû motiver cette intention de notre part. Y a-t-il eu des indications que Postes Canada allait hausser le tarif à un certain niveau?

**Mr. Hart:** We have been consistent with our statements to both the library associations and to Canadians when we said we would never make unilateral decisions as they relates to this specific program and that we understand the need of it. Each year we have reinforced that with either no increase or a modest increase in consultation with the Canadian Library Association. Our behavior suggests that we understand the role of this program and that we have no intention to create a surprise or change. As I mentioned, charging commercial rates for this program will not solve our financial problems.

**Senator MacDonald:** Are there any efficiencies that the libraries could put in place in terms of the management of these materials that they are not doing at present that would help Canada Post in terms of its handling of the materials?

**Mr. Hart:** That is a great question. I can speak to the fact that we had that as a purpose to address when we introduced the Library Book Tool. When they generate a label for us off the computers that have been provided to every library, it provides a bar code that our machines can use to sort. Before, when libraries were manually writing their addresses and throwing them in bags, it would be a more costly “sortation” and movement for us in processing those shipments. We believe we have been able to streamline that. Now, with the labels they are using, with clear addresses and bar codes that our machines can read, they are probably giving us as good a shipment as they can.

**The Chair:** Mr. Hart and Ms. Moore, thank you very much.

If the committee agrees and someone makes the proposal, we could now go to clause-by-clause study.

**Senator Greene:** Yes.

**The Chair:** There is a proposal to go to clause-by-clause consideration. If you permit me, it is agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration.

You can stay if you want. Unless the clauses each have to be debated, it should be quick. We can take 30 seconds and let you free yourself from the table, if you would like.

It is agreed that the committee proceed to clause-by-clause consideration of Bill C-321, An Act to amend the Canada Post Corporation Act (library materials), better known as the “Library Act”?

Shall the title stand postponed?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 1 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 2 carry?

**M. Hart :** Nous avons toujours dit aux associations de bibliothèques et aux Canadiens que nous ne prendrons jamais de décision unilatérale relativement à ce programme particulier et que nous en comprenons la nécessité. Nous avons chaque année réitéré cet engagement en n’apportant pas de hausse ou en imposant une hausse modeste, en ayant consulté au préalable l’Association canadienne des bibliothèques. Notre comportement indique que nous comprenons le rôle que joue ce programme et que nous n’avons pas l’intention de créer de surprise ni d’apporter un changement. Comme je l’ai mentionné, facturer le tarif commercial pour ce programme ne réglera pas nos problèmes financiers.

**Le sénateur MacDonald :** Les bibliothèques pourraient-elles mettre en œuvre de nouvelles mesures d’efficacité relatives à la gestion des documents qui aideraient Postes Canada en ce qui a trait à la manutention des documents?

**M. Hart :** C’est une excellente question. Je peux vous dire que c’était notre but lorsque nous avons établi l’Outil d’expédition des livres de bibliothèque. Les étiquettes d’adressage que les bibliothèques impriment au moyen des ordinateurs que nous leur fournissons comportent un code à barres que nos machines de tri peuvent lire. Auparavant, les bibliothèques écrivaient les adresses manuellement et plaçaient les colis dans des sacs, ce qui augmentait le coût du tri et du transport dans le cadre de notre traitement de ces envois. Nous croyons avoir réussi à rationaliser le processus. Les étiquettes que les bibliothèques utilisent maintenant portent des adresses claires et des codes à barres que nos machines peuvent lire et facilitent probablement l’expédition autant qu’on puisse le faire.

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Hart et madame Moore.

Si le comité consent et que quelqu’un en fait la proposition, nous pouvons maintenant passer à l’étude article par article.

**Le sénateur Greene :** Oui.

**Le président :** Il a été proposé de passer à l’étude article par article. Avec votre permission, il est convenu que le comité passe à l’étude article par article.

Vous pouvez rester si vous le désirez. À moins de devoir débattre de chaque article, l’examen devrait être rapide. Nous pouvons prendre une pause de 30 secondes pour vous permettre de quitter, si vous préférez.

Il est convenu que le comité procède à l’étude article par article du projet de loi C-321, Loi modifiant la Loi sur la Société canadienne des postes (documents de bibliothèques), mieux connue sous le nom de « Loi sur les bibliothèques ».

L’étude du titre est-elle reportée?

**Des voix :** D’accord.

**Le président :** L’article 1 est-il adopté?

**Des voix :** D’accord.

**Le président :** L’article 2 est-il adopté?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall clause 3 carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the title carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Shall the bill carry?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Carried.

Is it agreed that I report this bill to the Senate with no amendments or observations?

**Hon. Senators:** Agreed.

**The Chair:** Madam, your bill has been adopted by this committee. We hope it will get the same treatment in the Senate that it got in the House of Commons and that it will proceed as quickly as possible.

I would like to remind the audience and honourable senators that our next meeting will be Wednesday, May 1. We will hear from the President and Chief Executive Officer of CBC, Mr. Hubert Lacroix, and the Director of Radio Canada International, Hélène Parent.

**Senator Mercer:** What will the subject matter be?

**The Chair:** It will be Radio Canada International and only Radio Canada International.

**Senator Mercer:** Thank you.

(The committee adjourned.)

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** L'article 3 est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le titre est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Le projet de loi est-il adopté?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Adopté.

Puis-je faire rapport du projet de loi au Sénat sans modification ni observation?

**Des voix :** D'accord.

**Le président :** Madame, votre projet de loi a été adopté par notre comité. Nous espérons qu'il sera aussi adopté au Sénat, comme il l'a été à la Chambre des communes, et que cela se passera aussi rapidement que possible.

Je voudrais rappeler à l'assistance et aux sénateurs que notre prochaine réunion aura lieu le mercredi 1<sup>er</sup> mai. Nous entendrons M. Hubert Lacroix, président-directeur-général de Radio-Canada, et Mme Hélène Parent, directrice de Radio-Canada International.

**Le sénateur Mercer :** Quel sera le sujet?

**Le président :** Ce sera seulement Radio-Canada International.

**Le sénateur Mercer :** Merci.

(La séance est levée.)

SENATE



SÉNAT

CANADA

April 2013



# ONE SIZE DOESN'T FIT ALL:

*The Future Growth and Competitiveness of Canadian Air Travel*

Standing Senate Committee on Transport and Communications

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*



*Ce rapport est aussi disponible en français.  
Des renseignements sur le comité sont accessibles sur le site :*

**[www.senate-senat.ca/TRCM.asp](http://www.senate-senat.ca/TRCM.asp)**

Information regarding the Committee can be obtained through its web site:

**[www.senate-senat.ca/TRCM.asp](http://www.senate-senat.ca/TRCM.asp)**

Information regarding the Senate can be obtained through its web site:

**[www.parl.gc.ca](http://www.parl.gc.ca)**

or by telephone at 1-800-267-7362

Photos in this report provided by the airport authority of the Toronto-Lester B. Pearson International Airport and by the governments of Nunavut and the Northwest Territories.



## THE COMMITTEE

The following Senators have participated in the study:

The Honourable Dennis Dawson, Chair of the Committee

The Honourable Stephen Greene, Deputy Chair of the Committee

and

### The Honourable Senators:

Pierre-Hugues Boisvenu, Norman E. Doyle, Art Eggleton, P.C., Leo Housakos, Michael L. MacDonald, Terry M. Mercer, Pana Merchant, Betty E. Unger, Josée Verner, P.C., Rod A.A. Zimmer

### Ex-officio members of the Committee:

The Honourable Senators Marjory LeBreton, P.C. (or Claude Carignan) and James Cowan (or Claudette Tardif)

### Other Senators who have participated on this study from time to time:

The Honourable Senators David Braley, Ethel Cochrane, Nicole Eaton, Francis Fox, P.C., Linda Frum, Mobina S.B. Jaffer, Fabian Manning, Elizabeth (Beth) Marhall, Yonah Martin, Percy Mockler, Jim Munson, Donald Neil Plett, Michel Rivard, Fernand Robichaud, P.C., Bob Runciman, Terry Stratton.

### Staff of the Committee:

Mr. Zachary Alaoui, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament;

Mr. Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament;

Mrs. Keli Hogan, Clerk of the Committee (40<sup>th</sup> Parliament, 3<sup>rd</sup> session);

Mr. Jean-Yves LeFort, Clerk of the Committee (41<sup>st</sup> Parliament, 1<sup>st</sup> session);

Ms. Nicole Raymond, Administrative Assistant.

## ORDER OF REFERENCE

Extract from the *Journals of the Senate* of Wednesday, June 15, 2011:

*“The Honourable Senator Dawson, pursuant to notice of June 14, 2011, moved:*

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

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

*That the papers and evidence received and taken and work accomplished by the committee on this subject since the beginning of the Third Session of the Fortieth Parliament be referred to the committee; and*

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

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

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday, March 27, 2012:

*“The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the Honourable Senator Moore:*

*That, notwithstanding the Order of the Senate adopted on June 15, 2011, the date for the presentation of the final report by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on emerging issues related to the Canadian airline industry be extended from June 28, 2012 to November 30, 2012.*

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



Extract from the *Journals of the Senate* of Thursday,  
November 1, 2012:

*“The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the  
Honourable Senator Moore:*

*That, notwithstanding the Order of the Senate adopted on  
June 15, 2011, and on March 27, 2012, the date for the presentation  
of the final report by the Standing Senate Committee on  
Transport and Communications on emerging issues related to the  
Canadian airline industry be extended from November 30, 2012  
to March 28, 2013.*

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

Extract from the *Journals of the Senate* of Tuesday,  
March 5, 2013:

*“The Honourable Senator Dawson moved, seconded by the  
Honourable Senator Moore:*

*That, notwithstanding the Order of the Senate adopted on June 15,  
2011, on March 27, 2012, and on November 1, 2012, the date for the  
presentation of the final report by the Standing Senate Committee  
on Transport and Communications on emerging issues related to  
the Canadian airline industry be extended from March 28, 2013  
to April 30, 2013.*

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

Gary W. O’Brien  
*Clerk of the Senate*

## LIST OF WITNESSES AND SUBMISSIONS

Available on the web site:  
[www.senate-senat.ca/TRCM.asp](http://www.senate-senat.ca/TRCM.asp)





# TABLE OF CONTENTS

Executive Summary.....	1
1. General Observations for a Future National Air Travel Strategy.....	1
2. Northern and Regional Air Industry within this Future Strategy.....	2
a. Regulation and the specific characteristics of northern and remote regions.....	3
b. Northern and Regional Airport Infrastructure.....	5
3. Other Recommendations.....	8
a. Decisions and Accountability of Airport Managers.....	8
b. Human Resources and the Future Requirements of the Air Transport Sector.....	9
4. Conclusions and Recommendations.....	10
Appendix I: The Global and Domestic State of the Air Travel Industry.....	12
Appendix II.....	14
a. NAS Airports.....	14
b. Airport Rents and the Competitiveness of Canada’s Air Transport Industry.....	15
Endnotes.....	17





## EXECUTIVE SUMMARY

Airports play a vital role in Canada's transportation network. They enable ease of access for all sectors and industries in our country. Large international airports in Canadian cities link Canada to international destinations and markets, while regional airports feed these large airports. In Canada's North, airports are the most important infrastructure used to connect the enormous and sparsely populated territory.

Canadian airports generate over \$45 billion in economic activity and provide 200,000 jobs across the country. Despite the industry's successes in Canada, it faces serious challenges as it tries to adapt to a competitive and ever-evolving global industry. When the Standing Committee on Transport and Communications ("the committee") began its study on emerging issues related to the Canadian airline industry, 4.2 million Canadians were opting to drive to U.S. airports in order to take advantage of cheaper flights. Today this number stands well above 5 million. At a rate of half a million passengers per year, cross border leakage represents a growing amount of lost revenue for the Canadian industry and all levels of government.

Over the course of its study on the emerging issues related to the Canadian air transport industry, the committee heard testimony from 98 different witnesses. Their testimony depicted the complex and competitive global and domestic context in which this industry is evolving (see Appendix I). In short, it is apparent that Canada's air transportation industry lacks a clear national strategy.

As discussed in its interim report entitled *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*,<sup>1</sup> the committee is convinced that Canada needs a single, cohesive National Air Travel Strategy to chart a new course towards increased air travel in Canada. The committee also remains confident that this strategy should be predicated on treating Canadian airports of all sizes as economic spark plugs rather than as a source of public revenue.

While the committee does not pretend to have the expertise to inform the particulars of a National Air Travel Strategy, it would like to offer some specific direction on how Northern and Regional airports should fit into this overall national strategy. In short, the Government of Canada should break with the past and stop using the "one size fits all" approach that has prevailed in Canadian aviation policy over the last two decades.

Regulations and policies have all too often been adopted irrespective of their specific impact on northern and regional air travel. A National Air Travel Strategy must therefore take into account the specific needs and challenges of all regions, particularly the isolated north. Furthermore, northern and regional air infrastructure must be improved.

The committee is pleased to present its final report on the future growth and global competitiveness of the Canadian air travel industry. By focusing on ways to strengthen the industry and provide better access to air travel for all Canadians, the recommendations in *One Size Doesn't Fit All* will lead to a stronger economy as well as stronger and more prosperous communities throughout Canada.

## 1. GENERAL OBSERVATIONS FOR A FUTURE NATIONAL AIR TRAVEL STRATEGY

### RECOMMENDATION:

The committee recommends that Transport Canada, together with the Department of Finance, bring all relevant stakeholders to the table to establish a National Air Travel Strategy.

From the outset of its study, the committee noted that stakeholders described Canada's air transport industry as suffering from a lack of coordinated direction. For this reason the committee's principal recommendation in its interim report was for the creation of a single, cohesive national air travel strategy for Canada.

The committee remains convinced that Canada needs to develop a national air travel strategy. The need for a strategy is justified by the fact that representatives from across the air transportation industry continue to characterize the sector as one which is fraught with multiple interests that sometimes conflict with one another. This has resulted higher costs for air travel in Canada. Cross border airport passenger leakage from Canada to the United States is one of the most significant consequences of this problem.<sup>2</sup> As discussed in more detail later in this report, the lack of coordination also has an impact on the air transportation industry in northern and remote regions. These regions lack the proper infrastructure to make air travel effective and face regulatory restrictions which needlessly increase operations costs and foster uncertainty.



The Committee wishes to leave to the experts, who are in a better position to identify how the industry can achieve its full potential, the great task of determining the content of this strategy. However, the committee would like to offer suggestions to guide the strategy's development. These suggestions were put forward many times during the committee hearings.

The strategy should have a simple goal. As the committee highlighted in *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, the countries that have successfully adopted air transportation strategies established a simple goal that could be used to measure, justify or deny proposals for the industry.<sup>3</sup> In a country as large as Canada, where air transportation seems a natural choice, this objective could simply be to encourage air travel as a means of transportation. An easy way to measure success would be increased air traffic in Canada.

**Cabotage and the exodus of Canadian passengers to U.S. airports are two issues that should be examined thoroughly as part of the development of a national strategy.**

Canada's air industry – the sum of all its aviation stakeholders – must be directed through a clear overarching national policy. The committee remains convinced that if the entire industry can move in concert towards the same goals, value will be unlocked and added to the overall national economy.

## 2. NORTHERN AND REGIONAL AIR INDUSTRY WITHIN THIS FUTURE STRATEGY

In Canada's North and other remote areas, air travel is often the only reliable means of year-round transportation and is essential to moving passengers and cargo.<sup>4</sup> Several witnesses testified that the availability of road and rail networks is extremely limited in northern Canada. This situation results mainly from the fact that Canada's northern population, which accounts for roughly 0.3% of country's entire population, is spread over 39.3% of Canada's total land mass.<sup>5</sup> As such, air transport is “a lifeline to the communities,” in the Canadian North.<sup>6</sup>

In the regions, air transportation plays an important role in job creation and increased productivity in several of the country's economic sectors. Using regional airports as their base, the airline industry offers a range of services and activities, such as “medical evacuations, training schools, business aviation, aerospace industries, forest fire fighting activities, charter activities, crop spraying activities, and aircraft maintenance.”<sup>7</sup> According to the Canadian Airports Council, Canada's airports generate over \$45 billion in economic activity and have a cumulative annual payroll of more than \$8 billion.<sup>8</sup> Other witnesses attested that airports, along with their related infrastructure, help make communities more accessible and ultimately increase the possibility for all kinds of private investment, both domestic and foreign.<sup>9</sup> According to Professor Savard of the University of Sherbrooke, studies have shown that:

Regional airports have a significant impact in terms of complementarity, in particular with certain sectors [such as] the hotel and restaurant industries, which will benefit from an increase in the number of conferences, and tourism [...] The presence of airports is also very beneficial for the manufacturing sector. It helps facilitate exports and imports of [...] goods produced [and] the import of technology [...] The presence of an airport stimulates the growth of businesses in the research and development sector [and] supports the establishment, retention and expansion of head offices.<sup>10</sup>

Among the challenges, various witnesses testified that the effects of market liberalization in the airline industry have yet to fully materialize for Canadians living in northern and regional communities. These witnesses explained that in traditional marketplaces consumers benefit from competition because it usually entails additional supply, but given the high cost of operation and the limited number of customers in northern and non-urban regions “the extra supply does not necessarily generate extra demand and drive down the cost of the service.”<sup>11</sup>



Based on witness testimony, it is clear that market conditions for air travel are considerably different in northern Canada than they are in the south. As one witness noted:

In the South, demand varies greatly with the state of the economy and ticket pricing. In the North, air service is an essential service where demand is remarkably constant and very price inelastic. In the South, modern fuel-efficient aircraft are essential to be competitive. [...] In the South, increased competition reduces prices, while in the North fixed costs of operation and price inelasticity make lower prices from higher competition unsustainable in the long run, and particularly in smaller markets can actually increase prices.<sup>12</sup>

The northern market is particularly small and growth is limited, which makes air carriers operating in the North particularly vulnerable to competition.<sup>13</sup> As explained to the committee:

**[W]hen two airlines service a small northern community that is capable of filling a 20-seat aircraft, having both airlines compete for passengers in that market can lead to two airlines flying with a half-full aircraft. Given that the cost of operation of the aircraft is not affected significantly by whether there are 10 or 20 passengers on the plane, the increased competition will actually serve to drive up the average cost of each seat in the marketplace.<sup>14</sup>**

This explains the prevailing market structure of air transport services in northern and remote locations. The committee heard that most air carriers charge premiums on heavily travelled routes in order to subsidize service on less travelled routes.<sup>15</sup> When a new air carrier competes with existing carriers on the most profitable routes, this may have the benefit of reducing the ticket price on those routes, but also has the effect of increasing the ticket price on routes serving smaller communities.<sup>16</sup>

Transport Canada officials confirmed this state of affairs and told the committee that, while the costs of some north-south routes have decreased due to the expansion of the activities of southern airlines, the costs of other intra-northern routes have, in fact, increased.<sup>17</sup> Thus, when competition increases and new players enter the market for these profitable routes, the existing airlines are no longer able to subsidize their less travelled routes at the same rate.

We have made a significant and important commitment to the North, which is to serve the North, which is a very small market. Our opportunities for growth there are limited. As a result, we are extremely sensitive to any increase in the level of competition.

*Tracy Medve, President, Canadian North*

Because of this market structure, the committee believes that any efforts to increase competition in northern and remote regions must be applied with caution. In these regions, the focus should be on improving the essential infrastructure needed to make the air industry more efficient. That is why the committee believes that a comprehensive national strategy for the air transportation industry must take into account the specific characteristics of these regions, particularly in terms of the preparation of regulations and the funding of airport infrastructure.

### ***a. Regulation and the specific characteristics of northern and remote regions***

What is particularly vexing to northern operators is the one-size-fits-all approach to regulation.

*Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association*

The committee found during the course of its study that some regulatory requirements are too stringent for northern and remote regions. Specifically, they place additional costs on industry stakeholders, such as airport managers, and hinder the development of air transportation in these regions.



One example cited by several witnesses who appeared before the committee concerns the intention to require all airports to have a Runway End Safety Area (RESA) at the end of every runway.<sup>18</sup> Stakeholders told the committee that, at some regional and northern airports, certain geographic features make it impossible to extend the runway. In such instances, the only solution will be to shorten the runway by 90 to 120 metres.<sup>19</sup>



*Chesterfield Inlet*

Many stakeholders told the committee that they were concerned this measure would have a negative impact on air transportation in northern and remote regions.<sup>20</sup> Many runways would have to be shortened, thereby making it even more difficult for small northern airports to accommodate larger and more modern aircraft. Some air carriers operating in the North have postponed plans to modernize their fleets as they are not certain that their aircraft will be able to use these runways in the future:

*I will give an example that we are currently living with today. One of our airlines [Perimeter] is looking to invest approximately half a million dollars into each of our 19-seat aircraft to install a glass cockpit, which will enable these aircraft to utilize some of the most modern guidance and weather equipment. This equipment gives the aircraft the ability to land safely in inclement weather situations, which are more common in the North than in the South. [...]*

*Unfortunately, [...] Perimeter is now reconsidering this investment after spending significant time and money funding the development of a prototype for this type of aircraft because of certain Transport Canada mandatory standards that are being considered for implementation on expanding the runway end safety areas or RESAs. In a lot of northern airports the runways are located in areas where it is simply impossible*

*to make these RESAs available because of the topography or the cost of expansion. [...]*

*As the runways are shortened to take into account the RESAs, the size of aircraft that can use them also decreases. In many of these northern airports this would result in the use of single-engine aircraft. Therefore, Perimeter is not willing to make this type of investment if the southern-based regulation takes away its ability to fly these aircraft in the North.*

*Michael Pyle, President and CEO,  
Exchange Income Corporation*

An official from the City of Iqaluit informed committee members of a situation involving Transport Canada guidelines on land use in the vicinity of airports, which state that food waste landfill sites cannot be located within 8 km of an airport.<sup>21</sup> This requirement is intended to keep birds away from areas where they could endanger aircraft during take-offs and landings. In the case of Iqaluit, and likely many other towns in the North, a road would have to be built because there is currently no road located farther than 8 km from the airport serving the community. The municipality would face significant expense, even though there are relatively few birds to pose a danger to the aircraft. The committee is aware that the guidelines on land use near airports are only recommendations,<sup>22</sup> but the fact that there is no exception for the North means that municipal managers are not sure which requirements they must follow.

The committee encourages the federal government and its departments and agencies to adapt the regulations, policies they develop to the specific needs and realities of each region and community. These regulations and policies should allow stakeholders in the air transport sector to develop solutions that are tailored to individual situations.

#### **RECOMMENDATION:**

*The committee recommends that within a potential National Air Travel Strategy, future air transportation regulations, policies and funding programs take into account the special needs and unique challenges in regions and the North.*



## ***b. Northern and Regional Air Transport Infrastructure***

Infrastructure is vital to the effectiveness of air transportation. Among other things, air transport infrastructure includes airports, terminal buildings and runways, as well as the air navigation system. Added to these key components are the various elements of related infrastructure, such as the roads and rail lines linking airports to the communities they serve. Although the country's principal air infrastructure is adequate, the committee heard testimony that the infrastructure serving remote and northern communities may not be sufficient to meet all future needs.

As was discussed in *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, Canada's air transport infrastructure has improved considerably in the last 20 years.<sup>23</sup> The witnesses who appeared before the committee, however, painted a different picture of the situation in Canada's northern and remote regions. Air transport is essential to the welfare of the communities in these areas, "bringing them health care, foodstuff, mail, fuel and other essential perishable goods,"<sup>24</sup> as one witness put it. From what the committee heard, however, the growth of air transport in these regions is restricted by the current infrastructure.

According to witness testimony, the greatest infrastructure challenge for northern and remote airports is the state and availability of runways. As a whole, there appears to be an insufficient number of paved runways in the North. The Northern Air Transport Association told the committee that there are currently only 10 paved runways across all three territories, whereas Alaska, despite its smaller geographic size, has 61.<sup>25</sup> Northern air carriers are therefore restricted in the type of aircraft that they may operate; the Boeing 737-200, an aircraft that was designed in the 1970s, is the most modern aircraft available that is capable of landing on gravel.<sup>26</sup> The president of Canadian North informed the committee that "there is no new-generation jet aircraft certified to operate onto an unprepared surface. None will be built, and if they were to be built none of the northern carriers could afford to acquire them."<sup>27</sup>

In addition to the lack of paved runways, the committee also heard that a significant portion of northern airstrips are 1,200 metres or shorter. In many cases, this is due to geographical constraints. A minimum distance of 1,520 metres is required to safely land the newer generation of small aircraft.<sup>28</sup> This situation places additional constraints on the types of aircraft that the airports can accommodate. Moreover, according to

witnesses, "to further exacerbate the problem, we have proposed legislation that has the potential to limit or even reduce the available runway length in many northern airports as a means of accommodating Runway End Safety Area requirements."<sup>29</sup>

The witness representing the Northern Air Transport Association pointed out that the lack of paved runways is forcing air carriers to use older aircraft, thereby increasing operating costs in northern and remote areas.<sup>30</sup> The committee heard that older aircraft consume more fuel and require more maintenance than newer aircraft.<sup>31</sup> The absence of paved runways and the insufficient length of existing runways are also factors restricting the size of aircraft that can be used by air carriers.<sup>32</sup> The committee noted that it would be more efficient to use larger aircraft in many locations.<sup>33</sup>

As for regional airports, the witness representing the Québec Airport Council told the committee that the runways at many small regional airports were in poor condition and in need of repair.<sup>34</sup> He also told the committee that this would affect the viability of airports, since their capacity – in particular the condition of infrastructure and the length of runways – was a key factor in attracting air carriers.<sup>35</sup>

A lack of meteorological information is another infrastructure-related challenge that stakeholders touched upon over the course of the committee's study. Witnesses testified that "over the years, for budgetary reasons, Arctic weather stations have been shut down, upper air monitoring has been cut back, and many airports have only limited hours of [community aerodrome radio station service.] (sic)"<sup>36</sup> More precisely, community aerodrome radio stations (CARS) operate on specific timetables and often experience staffing shortages, which further reduces their operational hours and results in a significant number of flights being diverted or cancelled.<sup>37</sup> As one witness stated:

[W]ith limited data getting into climatic modeling computers, especially at night, the overall forecast accuracy is degraded. There are problems getting weather information for emergency flights during the nights. [...] The situation is exasperated in the locations relying on manual observations by the CARS operators, most of which are very good but, in some locations, the level of service and reliability can be problematic.<sup>38</sup>



This lack of meteorological information means that some flights simply cannot go ahead because the required information on weather conditions at the destination airport is unavailable.<sup>39</sup>

The impact of climate change was also mentioned as a challenge for northern airport infrastructure. The committee heard that as the Arctic warms, the permafrost on which many runways are built is softening and hazardous fissures and bumps are forming.<sup>40</sup> Melting permafrost may also become problematic for northern terminals which, for the most part, were built by driving steel piles into the permafrost. Various witnesses expressed concerns that these piles may be conducting heat into the permafrost, thereby destabilizing infrastructure. This is in addition to the fact that most of these airports have been built in proximity to water and are unlikely to withstand a significant rise in sea level. The committee heard that in one particular case, at the Tuktoyaktuk airport in the Northwest Territories, the runway is already eroding and experiencing stability issues as a result of increased wave action.<sup>41</sup>

Other examples of deficient infrastructure were brought to the attention of the committee. For instance, some airports are not equipped with a modern instrument approach system, making it impossible for aircraft to land there under foggy conditions.<sup>42</sup> The committee was informed that up to 25% of flights can be cancelled or diverted at certain airports,<sup>43</sup> which seriously undermines the reliability of air services provided to certain communities.<sup>44</sup> The committee also noted during its visits to Iqaluit and Yellowknife that the air terminals were too small, limiting the frequency of flights. Ultimately, it is consumers in northern and remote communities who have to shoulder the burden created by inadequate air transport infrastructure.

Witnesses shared various ideas on ways to improve air infrastructure in the North. The most oft-cited idea was to increase the use of GPS technology and automated weather observation systems (AWOS). The committee heard that “most GPS approaches in the North are still simply overlays of old circling approaches and bring none of the real improvements that the technology is capable of.”<sup>45</sup> NAV CANADA and Transport Canada set specific landing criteria, such as obstacle clearance, based on the accuracy of the surveys of the surrounding area and GPS signals. As surveys and overlays are fine-tuned and the GPS signals become more accurate, the peak height at which pilots must commit to landing can be lowered substantially, thereby reducing the number of missed approaches in northern or remote locations.<sup>46</sup> In addition, “weather reporting in the North would

obviously be greatly enhanced by the installation of more AWOS with video capability, and it would allow [for] 24-7 coverage, without related staffing issues.”<sup>47</sup> In spite of NAV CANADA’s recent efforts, much of the Northwest Territories and Nunavut continues to have poor AWOS coverage. According to the Northern Air Transportation Association, the main impediment to increasing the number of AWOS installations has been funding, with each unit costing between \$500,000 and \$1 million, depending on the location.<sup>48</sup>

Many witnesses told the committee that the main obstacle to regional and Northern air transport infrastructure renewal is cost. This problem has two aspects. First, the materials and construction costs to improve infrastructure at northern and more remote locations in Canada is very high compared with rest of the country. Second, municipalities that operate northern and remote airports rarely have the necessary tax bases to support large infrastructure projects.

However, the committee did ascertain that airport managers are able to implement solutions to finance the modernization of their infrastructure. For instance, the committee was informed during its trip to Iqaluit that the government of Nunavut, which manages the Iqaluit airport, undertook an expansion and modernization of the airport with the aid of a public-private partnership. When the committee visited Yellowknife, it was told that, in order to save money, the government of the Northwest Territories pooled Yellowknife’s road maintenance and airport runway maintenance services. In the future, advances such as global positioning system (GPS) technology and automatic weather stations should reduce the cost outlay for the equipment needed to improve the efficiency of air transport in remote and northern locales.<sup>49</sup> Officials also told the committee that NAV CANADA has introduced new air navigation technology on the Labrador coast and plans to extend its use to the High Arctic.<sup>50</sup>

The federal government also supports regional and local airport infrastructure. Transport Canada officials emphasized that the federal government recognizes the important role northern transportation infrastructure plays in the lives of many Canadians and Canadian businesses. As such, the federal government has made significant infrastructure investments in northern and remote airports under initiatives such as the Airports Capital Assistance Program (ACAP) and the Building Canada Plan.

Under ACAP, airports that are not owned by the federal government and that offer year-round regularly scheduled



passenger flights can receive funding for up to 100% of project costs.<sup>51</sup> Eligible projects include runway rehabilitation initiatives, the purchase of firefighting equipment and heavy runway maintenance equipment, and safety-related projects in air terminals.<sup>52</sup>

In total, the Government of Canada has committed \$556 million to airports under the ACAP program during this program's 17 years in existence.<sup>53</sup> These investments are in addition to other targeted activities that the federal government has carried out in support of the infrastructure needs of northern communities. For example, the government recently completed a study on northern infrastructure needs, and has earmarked funding for research on the impacts of melting permafrost.<sup>54</sup>

While witnesses from all sectors acknowledged the importance of federal funding that is currently provided for some airport infrastructure improvements, many expressed concerns about the amounts of funding available. At a time when new federal regulations are obliging airports to make certain infrastructure upgrades, most witnesses who appeared before the committee deemed that the ACAP is oversubscribed.<sup>55</sup> To this effect, one witness testified:

[S]ignificant public investments are made in every other mode of transportation, including roadways, railways and ports. We just ask that our national airport infrastructure [...] be considered in a similar vein as other transportation modes.<sup>56</sup>

Other witnesses complained that current funding programs were not designed to allow for the implementation of solutions to improve infrastructure at a lower cost. According to one witness who appeared before the committee, the requirements of ACAP “are simply too restrictive in many ways. Airports that are too small or too large are not eligible. The qualifying projects are very restrictive, and the red tape is extensive.”<sup>57</sup> For example, the committee was informed that an airport survey, which would be required for new GPS technologies to replace traditional navigational aids, cannot be funded under ACAP.<sup>58</sup> The committee encourages the federal government to adapt its programs so that air industry stakeholders can develop solutions that best meet the needs and realities of each region and community.

The economic boom taking place in Canada's North and other regions could lead to increased demand for air service in the future. Because of the significant increase in resource development activities, the annual flow of traffic at the Fort McMurray Airport has risen from 102,000 passengers in 1999 to 825,000 passengers today.<sup>59</sup> Airport infrastructure requirements must be addressed in order to capitalize on the economic potential of the North and accommodate the expected increase in demand from businesses and individuals.<sup>60</sup>

As a result, some airports will require longer runways to receive larger aircraft, safer undershoot and overrun areas, larger turnaround facilities and taxiways, hangar space to store aircraft overnight, maintenance and cargo storage facilities, snow removal capabilities, and larger fuel storage tanks.<sup>61</sup> When the committee visited Nunavut and the Northwest Territories, officials from the territorial governments, which are responsible for managing airports within their borders, presented several airport and air terminal expansion projects. Farther south, the Fort McMurray airport, which has been one of North America's fastest growing airports in terms of passenger numbers over the past eight years, has plans to open a terminal five times the size of the current one.<sup>62</sup>

If the economic development forecasts for the North come to pass, the federal government will benefit from the taxes and royalties collected. Companies involved in resource development in the Northwest Territories and Nunavut currently pay royalties to the federal government.<sup>63</sup> While the territorial governments will receive a portion of these royalties under future devolution agreements,<sup>64</sup> a significant portion (half in the case of the Northwest Territories<sup>65</sup>) will continue to be paid to the federal government. The committee believes that the federal government must play a role in developing the infrastructure to support economic development in these regions, including airport infrastructure.



Fort Smith



#### RECOMMENDATION:

The committee recommends that regional and northern airport infrastructure improvements must be a priority in order to encourage economic growth in Canada's remote and northern regions.

### 3. OTHER RECOMMENDATIONS

#### a. *Decisions and Accountability of Airport Managers*

In *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, the committee noted that most witnesses claimed to be satisfied with the results of the NAP, particularly with regard to NAS airports.<sup>66</sup> A number of witnesses told the committee that the decision to transfer the management of the country's principal airports to CAAs had contributed to the revitalization and enhancement of Canada's airport infrastructure. Today, this infrastructure ranks number one in the world,<sup>67</sup> but at a high cost for Canadian travellers.

Several witnesses expressed concerns about the governance of airports. Some felt that the composition, transparency and accountability of CAA boards of directors could be improved. For example, representatives of the Canadian Tourism Commission pointed out to the committee that, "in the overall air policy environment, customers and communities have been underrepresented. It would be helpful to have more communities and end users represented in many areas."<sup>68</sup> Similarly, Professor Fred Lazar told the committee that, in his opinion, airlines and passengers were underrepresented on the boards of directors of CAAs, and he suggested that such boards would be more accountable if these groups were better represented.<sup>69</sup>



During their appearance before the committee, airlines were asked if they would like to have more representation on airport authority boards. Air Canada replied that although the current rules do not allow for additional stakeholder representation, "obviously we would like greater input and whether that is in the form of board representation or a formal mechanism through changes to airport governance would be positive."<sup>70</sup> For its part, WestJet was cautious about increased airline representation on the airport authority boards, noting that "the challenge that we face is that on those top four or five airports, we would have maybe one seat at the board and the board might constitute 12 people."<sup>71</sup> According to WestJet, if the airline was to assume accountability by joining an airport authority board, it would also like to have "a sufficient level of influence in those decisions" and one seat at the board would not provide this.<sup>72</sup>

The Greater Toronto Airport Authority (GTAA) and Aéroports de Montréal also expressed concern about airline representation on the airport authority boards. As the GTAA official told the Committee, "if you have representation from people who are currently active, believe me, this is a very competitive industry, and the notion that you are going to get someone who will be able to speak in a way that is objective is not going to happen."<sup>73</sup>

The Canadian Airports Council responded to the concerns about airport authority governance and accountability raised before the Committee, noting that:

The leases in place between the federal government and airports outline clear requirements in both of these areas. Airport leaders report to a board of directors with local representatives nominated by federal, provincial and municipal governments and local community-based groups. Our finances are published in annual reports. We have annual meetings and public meetings. We consult on changes to fees, capital investment programs and master planning and terminal design.<sup>74</sup>

In addition, the Council pointed out that under the agreement on airport upgrade costs between ATAC and the NAS, airports must submit proposed capital programs to airline companies before implementing them.<sup>75</sup>



The committee acknowledges that the current governance model for airports has produced excellent results in terms of airport infrastructure. As the committee pointed out several times in *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?* and in the present report, the contexts in which Canada's various airports operate often differ considerably. Airport managers consequently must have the necessary latitude to apply appropriate measures in each of these contexts.

Nevertheless, the committee also has concerns about the accountability of those entrusted with the management of airports. In the committee's view, it is essential that airport authorities be accountable for their management. Airports are public infrastructure that must be administered with a view to the collective well-being of all Canadians. This does not mean that all of the actions of airport operators must be audited; governance by local interests has proven to be effective. However, the committee believes that airport managers should be accountable to a third party for their decisions.

#### RECOMMENDATION:

The committee recommends that Airport Authorities establish review mechanisms that would allow for stakeholders and airport clients to better scrutinize decisions made by the Airport Authorities.

### ***b. Human Resources and the Future Requirements of the Air Transport Industry***

Although not directly under the purview of the Government of Canada nor within our scope to inform a future national air strategy, the committee wishes to underline some human resources issues within the industry and make a recommendation therein.

The need for qualified personnel poses challenges to the air industry as it grows. Many witnesses who appeared before the committee alluded to a situation where the rapid pace of market liberalization has produced long-term human resource challenges for the airline industry in Canada, especially for those operating in northern and remote regions of the country. As one witness noted: "The higher number of people due to retire, combined with an under-supply of youth entering the industry, will bring significant challenges for the aviation industry in Canada."<sup>76</sup>

In British Columbia, the committee heard that "many pilots who have the qualifications and who may have been laid off

during the economic downturn are now seeking employment overseas or in the U.S."<sup>77</sup> At the same time, the committee heard from several witnesses who testified that recruiting new pilots is increasingly challenging. The British Columbia Aviation Council warned of the potential impact of the decline in enrolment in vocational schools that have aviation programs as well as the lack of competitive starting salaries for those who choose to pursue a career in the Canadian aviation industry.<sup>78</sup> These concerns were also brought forth by the Air Line Pilots Association who testified that "a student may spend as much as \$70,000 to obtain qualifications to find a starting salary in the \$18,000 a year range" with little to no financial assistance available for student pilots.<sup>79</sup> As an example, a witness told the committee a personal story that reflects that situation:

My neighbour's son is a 19-year-old who wanted to get into aviation. He spent a lot of time talking to me. After looking at the numbers, he is going to become an electrician. He looked at it and said that with the cost of becoming an electrician versus a pilot, and what he could potentially make, he will go into the trades. That is the reality now.<sup>80</sup>

The needs are particularly acute for regional and northern air operations. One northern industry representative pointed out that small air carriers often serve as incubators of personnel for national and international airlines such as Air Canada.<sup>81</sup> As a result, as one witness representing the Association québécoise du transport aérien told the committee, "massive recruitment efforts put forth by airline companies have created a turnover rate of more than 75% for small companies based in Quebec."<sup>82</sup>

[...] when pilots start flying, they fly small, charter, single-engine aircraft and gradually move up in gauge. When they first become commercial pilots, they tend to fly into communities with difficult conditions and limited resources. As they become more experienced pilots, they graduate to international airlines and fly into bigger, better equipped airports. One of the great ironies of the business is that the younger pilots tend to fly into remote communities.

*Michael Pyle, President and CEO,  
Exchange Income Corporation*



The growing trend among Canadian airlines to bring in foreign pilots was another long-term human resource challenge that was discussed over the course of the study. The Air Line Pilots Association (ALPA) suggested that rather than using the labour market to fill personnel shortages, some Canadian air carriers are taking advantage of certain federal programs to reduce their costs.<sup>83</sup> Human Resources and Skills Development Canada's Temporary Foreign Worker Program was cited in this respect. This program "enables employers to hire foreign workers on a temporary basis to fill immediate skills and labour shortages, when Canadian citizens and permanent residents are not available to do the job."<sup>84</sup> The ALPA is of the opinion that some airlines companies are hiring pilots under this program, fully knowing that Canadian pilots are available for the jobs. Doing so effectively allows these airlines to hire foreign pilots at better rates and eliminates any costs that they may incur from training Canadian pilots on various models of aircrafts. One example brought to the committee's attention saw one airline that normally has 155 pilots and 10 aircraft bring in 200 additional pilots and 19 aircraft from abroad.<sup>85</sup> According to Captain Adamus from the Air Line Pilots Association:

we have pilots who are on the street and are going to be using our social programs to supplement their income, and we have foreign pilots coming in that are not paying Canadian income tax or contributing to our social programs, there is an issue.<sup>86</sup>



*Kimmirut*

It is essential to ensure the viability of the Canadian airlines that the federal government look at the sector's need for qualified personnel. A lack of qualified individuals could seriously impede the air transport industry's future capacity to expand, thus further reducing competition in this sector.

#### RECOMMENDATION:

The committee urges Canadian air carriers to support the training and long term development of Canadian pilots and recommends that Transport Canada ensures that foreign pilots employed by Canadian air carriers, meet all safety, security and professional requirements.

## 4. CONCLUSIONS AND RECOMMENDATIONS

The 1990s saw a major shift in Canada's policy on air transport. The federal government stepped away from its predominant role in the development of aviation in Canada and assigned the task to local communities and private-sector stakeholders it felt would be better equipped to drive this economic sector forward. In general, based on the testimony heard by the committee, this policy has proven to be a success. As discussed in this report, the air transport industry has achieved tremendous growth in recent years. The major components of Canada's airport infrastructure have developed so well that they are now among the finest in the world.

Despite these huge advances, we still have a long way to go. On the one hand, competition in Canada's air transport sector remains extremely weak compared to the level of competition that exists in comparable markets, such as the United States. Market liberalization notwithstanding, the costs imposed on this industry are such that the fees paid by Canadian consumers are among the highest in the world. On the other hand, it is apparent that the infrastructure in northern and remote regions is inadequate to meet the future needs of the communities currently being served as well as Canada's economic development needs. All of this is playing out against a backdrop of increasingly scarce qualified personnel. The time has come, therefore, to recognize the importance of air transport for Canada, and to adopt measures to stimulate the growth of this sector.



Accordingly, the committee has prepared the following recommendations for the Government of Canada, with the aim of enhancing competitiveness in the Canadian air transport sector while also increasing and facilitating air travel in this country.

#### **RECOMMENDATION 1:**

The committee recommends that Transport Canada, together with the Department of Finance, bring all relevant stakeholders to the table to establish a National Air Travel Strategy.

*(This recommendation can also be found in the committee's interim report)*

#### **RECOMMENDATION 2:**

The committee recommends that within a potential National Air Travel Strategy, future air transportation regulations, policies and funding programs take into account the special needs and unique challenges in regions and the North.

#### **RECOMMENDATION 3:**

The committee recommends that regional and northern airport infrastructure improvements must be a priority in order to encourage economic growth in Canada's remote and northern regions.

#### **RECOMMENDATION 4:**

The committee recommends that Airport Authorities establish review mechanisms that would allow for stakeholders and airport clients to better scrutinize decisions made by the Airport Authorities.

#### **RECOMMENDATION 5:**

The committee urges Canadian air carriers to support the training and long term development of Canadian pilots and recommends that Transport Canada ensures that foreign pilots employed by Canadian air carriers, meet all safety, security and professional requirements.

#### **RECOMMENDATION 6:**

The committee recommends that Transport Canada establish and implement a plan to phase out ground rents completely over time for airports that are part of the National Airport System (see Appendix II).

*(This recommendation can also be found in the committee's interim report)*

#### **RECOMMENDATION 7:**

The committee recommends that, concurrent with the long-term plan of ending airport ground rents, Transport Canada transfer federally owned airports in the National Airports System to the airport authorities that operate them (see Appendix II).

*(This recommendation can also be found in the committee's interim report)*



## APPENDIX I: THE GLOBAL AND DOMESTIC STATE OF THE AIR TRAVEL INDUSTRY

The global air transport industry carried 2.7 billion passengers and 50 million tonnes of cargo around the world in 2011.<sup>87</sup> According to the International Civil Aviation Organization (ICAO), with an average growth rate of approximately 4.6% per year over the last decade, global air passenger and cargo traffic growth is outpacing global economic growth.<sup>88</sup> Current forecasts predict that airlines based in North America will experience an estimated sustained growth rate of 3% over the next 20 years, as well as an increase in market share, from 49% to 57%, of international traffic. International travel remains the predominant use of air transportation, with 62% of all flights heading to foreign destinations.<sup>89</sup>

A representative from the ICAO who appeared before the committee during its study attributed this growth to increased competition and fare reductions as well as improved consumer confidence in deregulated markets.<sup>90</sup> The effect of this increased competition has affected the operating margins of airlines, which are relatively low compared to those of other players within the transportation industry. Over the last 10 years, the average operating margin of airlines globally was between 1.2 to 2.5%.<sup>91</sup> These tight margins have made it difficult for airlines to operate and compete, especially in markets with high operating costs such as Canada. Tight margins also make airlines vulnerable to economic downturns.

This challenging climate in the industry has resulted in a wave of consolidation and the development of new alliances in the last 10 years. As witnesses told the committee, given that the profitability of airlines is based on volume,<sup>92</sup> it has become critical for them to consolidate their market shares and avoid having empty seats on their aircraft.<sup>93</sup>

Examples of airline mergers and acquisitions that have occurred recently in North America and Europe include: Continental and United; Delta and Northwest; US Airways and American Airlines; Air France and KLM; and British Airways and Iberia. In addition, three major transatlantic alliances (Star Alliance, oneworld, and Sky Team) were formed, which now account for more than 60% of worldwide scheduled air passenger traffic. As a result of such consolidations, the global load factor of airlines<sup>94</sup> has increased from 70% in 2000 to 78% in 2011.<sup>95</sup>

The growth of the air transport industry has resulted in an urgent need to train personnel. Globally, with over 60% of orders for new aircraft related to air traffic growth, some regions of the world are already experiencing difficulty in training and retaining sufficient numbers of licensed personnel to operate and maintain these new aircraft.<sup>96</sup> According to recent statistics, the demand for pilots worldwide is expected to reach 50,000 pilots per year by 2030, while global institutions have the capacity to train only 47,000 new pilots each year.<sup>97</sup> However, ICAO statistics suggest that North America will not be negatively affected by this deficit for the next 20 years.<sup>98</sup>

In Canada, air transport accounts for approximately 12% of the gross domestic product generated by the transport sector.<sup>99</sup> Similar to the global air transport industry, Canada has also seen changes in its air transport industry over the past decade. New air carriers, such as Porter Airlines, have emerged and existing carriers have expanded their serves to new destinations.<sup>100</sup> Meanwhile other air carriers have closed their doors.<sup>101</sup> At the end of 2011, 1,497 air carriers of all sizes were offering scheduled and non-scheduled domestic and international flights in Canada. Of these carriers, 694 were Canadian, 634 were American, and 169 were based in another country.<sup>102</sup>

Did you know?	
Number of passengers that board planes out of Canadian airports in 2011	78.4 million
Amount of cargo that transited in Canadian airports in 2011	739 million tons
Value of cargo that is transported by Canadian airports in 2011	\$110 billion
Number of jobs that are linked to the operations of Canadian airports	200,000

**Source:** Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012 and Canadian Airports Council, "Reaching Beyond ... For the Economy," *Canada's Airports*, 2013.

Over the last few decades, the growth of Canada's air transport industry, which has increased annually by an average 5.3%, has fared favourably compared to the growth of its global counterparts.<sup>103</sup> According to the ICAO, Canada's higher growth rate can be attributed to the size of the country and the longer distances between destinations rather than better economic circumstances.<sup>104</sup>



Globally, Canadian airline companies lost 0.3% of their international market share between 2000 and 2011.<sup>105</sup> This loss resulted from the continued dominance of European airlines and the growing influence of carriers from the Asia-Pacific region, according to a Transport Canada report.<sup>106</sup> At the same time, the Canadian marketplace has not been exempt from the global rise of low-cost carriers. Whereas low-cost carriers carried only 7% of passengers globally in 2000, today they account for 20% of the global market and 15% of the Canadian market.<sup>107</sup>

Did you know?	
Number of aerodromes <sup>108</sup> in Canada	1,889
Number of regional airports <sup>109</sup> that offer scheduled and non-scheduled flights	570
Number of airports part of the National Airport System <sup>110</sup> (NAS)	26
Number of airports in northern communities that are generally only accessible by air	65

**Source:** Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012 and TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 November 2012 (Helena Borges, Assistant Deputy Minister, Programs Group, Transport Canada).

In addition to airports and air carriers, a number of other stakeholders are involved in Canada’s air transport industry, thus ensuring safe and smooth air operations. These stakeholders include:

- Transport Canada, which is responsible for drafting and enforcing air transport regulations, including airport safety and security standards and aircraft standards;<sup>111</sup>
- NAV CANADA, a private not-for-profit corporation that owns and operates Canada’s civil air navigation system;<sup>112</sup>
- The Canadian Air Transport Security Authority (CATSA), a Crown corporation that is responsible for security screening at designated Canadian airports;<sup>113</sup>
- The Canadian Transportation Agency, an independent and quasi-judicial federal administrative tribunal that is responsible for licensing air carriers;<sup>114</sup> and
- The Transportation Safety Board, an independent federal agency that is responsible for investigating accidents, identifying safety deficiencies and making recommendations to “advance transportation safety in the marine, pipeline, rail and air modes of transportation.”<sup>115</sup>

Did you know?	
Number of air carriers in Canada	1,497
Number of airline transport and commercial pilots in Canada	19,866
Number of flight engineers in Canada	374
Number of air traffic controllers in Canada	1,935

**Source:** Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012

In *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, the committee recognized the importance of all the players in the air transportation sector, regardless of their size or the size of the communities they serve. Large and small airports and carriers are all vital for the development of Canada’s regions and communities. As one witness testified, “simply because an airport is small does not necessarily mean there are only small dollars coming in. A number of people who fly across the country [...] will fly into a small municipal airport and [...] generate a good economic footprint in that community.”<sup>116</sup> The committee also heard that the economic impact of small airports extends well beyond their immediate communities. For example, northern and remote airports have and will continue to play an important role in the development and emergence of the natural resources sector, which is important to Canada’s overall economic development and international trade.<sup>117</sup>

Canada’s air transport industry also serves as a gateway for a significant portion of the country’s tourism industry, which generates over \$70 billion annually in economic activity.<sup>118</sup> Approximately 10 jobs are created for every million dollars spent by tourists.<sup>119</sup> Despite the fact that the United States continues to be the largest single source of tourism for Canada, the Canada Tourism Commission informed the committee that, combined, other international tourists generate more revenue. However, unlike in other competing tourism markets, such as Europe, tourism in Canada is highly reliant on air access.<sup>120</sup>

Despite its importance, the Canadian air transportation industry faces many challenges. Canada’s tourism and travel competitiveness ranking fell from fifth in 2009 to ninth in 2011.<sup>121</sup> Among these challenges is financial sustainability. Similar to other airlines around the world, Canadian airlines have very low operating margins.<sup>122</sup> Because of this, the cyclical nature and volatility of fuel prices have a significant impact on the financial sustainability of the airline industry. In July 2007, the industry had to deal with record fuel costs when the price of oil peaked at \$147 per barrel.<sup>123</sup>



A number of witnesses testified that fuel prices now account for a third or more of airlines' operating costs, on average.<sup>124</sup> As a result, many Canadian air carriers have experienced financial difficulties.<sup>125</sup> One representative from a leading Canadian airline explained to the committee that, "for every \$1 increase in the price of a barrel of oil, [the company's] fuel [costs] will increase by approximately \$6 million annually."<sup>126</sup> Managing fluctuations in the cost of fuel "remains an important challenge for air carriers."<sup>127</sup> According to a Transport Canada report, "high fuel costs will continue to challenge the air industry, as will intense competition, while margins will continue to be thin in many markets."<sup>128</sup>

## APPENDIX II

### a. NAS Airports

Until the mid-1990s, the federal government operated the majority of Canada's principal airports. In 1994, Transport Canada owned, operated or subsidized 150 airports across Canada.<sup>129</sup> That same year, the federal government adopted the *National Airports Policy* and decentralized the operation of Canada's airports. Under the terms of the NAP, the government:

- retained ownership of the country's 26 busiest airports, which would form the National Airports System (NAS), but established lease agreements to assign the responsibility for their management and operation to not-for-profit airport authorities;<sup>130</sup>
- transferred the ownership of regional and local airports and other small airports to regional interests;
- continued to support remote airports serving isolated communities; and
- continued to regulate air services in all airports.<sup>131</sup>



Yellowknife

The NAS still consists of 26 airports.<sup>132</sup> With the exception of the three NAS airports located in the territories, ownership of which has been transferred to the governments of their respective territories, the federal government still owns all of these airports. The NAS airports are operated by Canadian Airport Authorities (CAAs) under long-term lease agreements.

CAAs are not-for-profit organizations. Each CAA is run by a board of directors. The number of board members varies, but each board includes federal, provincial and municipal government representatives as well as representatives from the community. The CAAs receive no federal funding, but they do pay rent to the federal government. Early in its study, the committee heard from the Minister of Transport at the time, who said that this rent "represents the taxpayers' fair return on their investment, as well as the ongoing business opportunity transferred to the airport authority."<sup>133</sup>

The CAAs must secure the funding necessary to operate and develop the airport infrastructure assigned to them. Their revenue streams come from whatever cash flow they can derive from airport operations, such as airport user fees (aircraft landing and parking fees charged to air carriers, airport improvement fees charged to passengers, rents charged to concession operators, etc.). They can also borrow on the financial markets. CAAs therefore have a considerable amount of discretion available to them in how they manage the airports under their assigned responsibility.

In *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, the committee pointed out that the costs imposed on CAAs affect their competitiveness and the competitiveness of air travel as a whole. The committee wishes to reiterate that the government must stop treating airports as a source of public revenue, and it suggests that greater attention be paid to the impact of CAA decisions, with the goal of ensuring the long-term competitiveness of Canada's air transportation industry.





## ***b. Airport Rents and the Competitiveness of Canada's Air Transport Industry***

During its study, the committee heard that prices of flights originating from Canada are significantly higher than in the United States. Numerous witnesses testified that the high cost of flying to and from Canada is the result of the long list of charges, fees, and taxes levied on passengers and airlines. According to a recent report prepared by the World Economic Forum, Canada is now ranked 125<sup>th</sup> of 139 countries in terms of ticket taxes and other airport charges.<sup>134</sup>

As the committee explained in *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, the Canadian airline industry is very concerned by this phenomenon. Representatives from Air Canada testified that the infrastructure costs, landing fees, airport improvement fees, air navigation charges and security charges at four American border airports (Buffalo, Niagara Falls, Plattsburgh and Bellingham) are 229% lower than equivalent costs at the Canadian airports with which they compete.<sup>135</sup> As a result, “by 2015, as many as 34 million Canadians could be travelling out of these four facilities alone, with an associated direct negative impact to the Canadian economy of \$2.3 billion.”<sup>136</sup> Canadian Airport Council estimates that a total of 4.8 million Canadians opted to take flights from U.S. airports rather than domestic airports in 2011.<sup>137</sup>

Of the charges and fees that were discussed over the course of the committee’s study, airport ground rents were arguably the most contentious. Ground rents are amounts airport authorities pay to the federal government for the exclusive right to operate federally owned airports of the National Airports System (NAS). These rents are calculated progressively, based on airport authorities’ gross revenues. “Most large airports now pay an incremental rate of 8, 10, or 12 percent of total revenue to the government, with Toronto Pearson, Vancouver and Montreal in the 12 percent

bracket.”<sup>138</sup> Over the last 10 years, NAS airports have paid over \$2.5 billion in ground rents to the federal government.<sup>139</sup>

Many witnesses raised concerns that these rents do not take into account the differing state and value of airport facilities when they were first transferred to the airport authorities.<sup>140</sup> As the committee explained in *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, since the airport authorities are now responsible for building new infrastructure, a number of witnesses objected to the fact that ground rent is assessed on gross revenues, which includes “revenues that are derived 100% from airport users to pay for new infrastructure that the government played no role in creating.”<sup>141</sup>

Since the airport authorities are mandated to be not-for-profit entities, witnesses told the committee that these costs are recovered from users. When they were asked about the potential impact if the government were to reduce these costs, most witnesses concurred that savings would be passed on to consumers. Doing so would “bring meaningful competition to the market, and therefore drive the real cost of tickets down.”<sup>142</sup> According to the Air Transport Association of Canada, “a 1% reduction in airfares generally results in a 1% increase in passenger traffic.”<sup>143</sup>

While some witnesses supported reduced airport charges, they did not feel that this alone was enough to reduce the cost of air travel for Canadians. Professor Ambarish Chandra, of the University of Toronto’s Rotman School of Management, told the committee that there is simply insufficient competition among air carriers in Canada.<sup>144</sup> Two of these carriers, Air Canada and WestJet, make up more than 90% of the market. In Professor Chandra’s opinion, lowering airport charges will not be enough to bring down the cost of air travel in Canada unless there is also true competition among carriers.<sup>145</sup> He stated that a reduction in airport charges must be accompanied in the long run by increased competition among the carriers.

**Table 1 – Economic Loss in Canada from U.S. Passenger Leakage (2010)**

Category of Impacts	Outputs (\$ Millions)	GDP (\$ Millions)	Jobs	Employment Income (\$ Millions)	Tax Revenue (\$ Millions)
Direct	\$1,402	\$512	3,465	\$185	\$74
Indirect	\$688	\$422	3,565	\$223	\$76
Induced	\$299	\$180	1,861	\$104	\$40
Total	\$2,389	\$1,113	8,890	\$511	\$190

Table courtesy of the Canadian Airports Council



Let us say we eliminated ground rents today. Fares probably would fall somewhat but not by as much as a truly competitive industry would have them fall by.

*Ambarish Chandra, Rotman School of Management, University of Toronto, as an individual*

The committee stresses that there is an inherent economic danger in maintaining the status quo. In a world that is moving towards fewer global aviation hubs, Canada's high-cost environment may inhibit the ability of its larger airports, namely Toronto, Vancouver and Montreal, to achieve that status.<sup>146</sup> As one witness explained, Canada's aviation sector is saddled with "unjustifiable high service costs that actively discourage growth and artificially depress markets."<sup>147</sup> Another witness told the committee that the Government of Canada, rather than promoting the aviation sector as an economic growth engine, instead "imposes one of the highest government tax and fee regimes in the world [and] has treated the industry as a cash cow."<sup>148</sup> The International Air Transport Association informed the committee that "the aviation industry does not wait for markets to open; they go elsewhere" and Canada will likely see less connectivity in the future should the current high cost environment remain in place.<sup>149</sup> As an Air France official explained to the committee, "the decision to stop the Airbus A380 service [to Montreal] was based on profitability issues, on which airport-related costs have something to do with."<sup>150</sup>

In *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, the committee recommended that Transport Canada establish and implement a plan to phase-out ground rents for airports that are part of the National Airport System. The committee also recommended that the Government of Canada transfer full ownership of these airports to the airport authorities that operate them in order to reduce impediments to their development and profitability. The committee remains convinced that the government of Canada should seriously consider these recommendations.

#### RECOMMENDATIONS:

The committee recommends that Transport Canada establish and implement a plan to phase out ground rents completely over time for airports that are part of the National Airport System.

AND

The committee recommends that, concurrent with the long-term plan of ending airport ground rents, Transport Canada transfer federally owned airports in the National Airports System to the airport authorities that operate them.





## ENDNOTES

- <sup>1</sup> Standing Senate Committee on Transport and Communications (TRCM), *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, interim report, 41st Parliament, 1st Session, 5 June 2012.
- <sup>2</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 27 March 2012 (Marilynne Day-Linton, Chair of the Board, Greater Toronto Airports Authority, Canadian Airports Council).
- <sup>3</sup> TRCM, *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, interim report, 41st Parliament, 1st Session, June 2012.
- <sup>4</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 9 February 2011 (Denis Robillard, Director General, Québec Airport Council).
- <sup>5</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada).
- <sup>6</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada).
- <sup>7</sup> RCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 9 February 2011 (Denis Robillard, Director General, Québec Airport Council).
- <sup>8</sup> Canadian Airports Council, "Reaching Beyond ... For the Economy," *Canada's Airports*, 2013.
- <sup>9</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 30 November 2011 (Joseph Sparling, President, Air North) and TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Scott Clemens, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>10</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Luc Savard, Professor, University of Sherbrooke).
- <sup>11</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (Michael Pyle, President and CEO, Exchange Income Corporation).
- <sup>12</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (Michael Pyle, President and CEO, Exchange Income Corporation).
- <sup>13</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 19 October 2011 (Tracy Medve, President, Canadian North).
- <sup>14</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (Michael Pyle, President and CEO, Exchange Income Corporation).
- <sup>15</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 30 November 2011 (Joseph Sparling, President, Air North).
- <sup>16</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>17</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 25 September 2012 (Colin Stacey, Director, National Air Services Policy).
- <sup>18</sup> A Runway End Safety Area (RESA) is an area provided at each end of a runway for the safe landing of aircraft that would otherwise overshoot or undershoot the runway.
- <sup>19</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada).
- <sup>20</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada).
- <sup>21</sup> Transport Canada, *Land Use in the Vicinity of Airports*, TP 1247E, 8th Edition, May 2006.
- <sup>22</sup> Transport Canada, *Wildlife Control Procedures Manual*, "Implications of Land-use Activities in the Vicinity of Airports," 2002.
- <sup>23</sup> TRCM, *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug? – Report on the Future Growth and Global Competitiveness of Canada's Airports*, June 2012, p. 3.
- <sup>24</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada).
- <sup>25</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>26</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 19 October 2011 (Tracy Medve, President Canadian North).
- <sup>27</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 19 October 2011 (Tracy Medve, President Canadian North).
- <sup>28</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>29</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>30</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>31</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (Michael Pyle, President and CEO, Exchange Income Corporation).
- <sup>32</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (Michael Pyle, President and CEO, Exchange Income Corporation).
- <sup>33</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 19 October 2011 (Tracy Medve, President, Canadian North).
- <sup>34</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 9 February 2011 (Denis Robillard, director general, Conseil des aéroports du Québec).
- <sup>35</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Luc Savard, Professor, University of Sherbrooke, as an individual).
- <sup>36</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>37</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 19 October 2011 (Tracy Medve, President Canadian North).
- <sup>38</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>39</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>40</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 25 September 2012 (Dave Dawson, Director, Airports and Air Navigation Policy, Transport Canada).
- <sup>41</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>42</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>43</sup> Dan Adamus and Peter Black, *Letter from the Air Line Pilots Association, International*, 5 March, 2013.
- <sup>44</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>45</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>46</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>47</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 19 October 2011 (Tracy Medve, President Canadian North).
- <sup>48</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>49</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>50</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 13 December 2011 (John Crichton, President and CEO, NAV CANADA).
- <sup>51</sup> Transport Canada, *Airports Capital Assistance Program*.
- <sup>52</sup> Transport Canada, *Airports Capital Assistance Program*.
- <sup>53</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Scott Clemens, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>54</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 25 September 2012 (Colin Stacey, Acting Director General, Air Policy, Transport Canada).
- <sup>55</sup> See TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association) and TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Scott Clemens, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>56</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Scott Clemens, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>57</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Scott Clemens, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>58</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>59</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012 (Scott Clemens, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>60</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 25 September 2012 (Colin Stacey, Acting Director General, Air Policy, Transport Canada).
- <sup>61</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association).
- <sup>62</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 14 March 2012 (Scott Clemens, President and Chief Executive Officer, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>63</sup> Aboriginal Affairs and Northern Development Canada, *Mining & Minerals in the Northwest Territories and Nunavut*.
- <sup>64</sup> Government of Canada, *Canada's Northern Strategy: "Improving and Devolving Northern Governance."*
- <sup>65</sup> Government of the Northwest Territories, *Sharing Resource Revenues*, Fact Sheet.
- <sup>66</sup> TRCM, *The Future of Canadian Air Travel: Toll Booth or Spark Plug?*, Interim report, 41st Parliament, 1st Session, June 2012.
- <sup>67</sup> World Economic Forum, *Travel and Tourism Competitiveness Report 2011* and TRCM, 6 December 2011 (Lavin).
- <sup>68</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 2 November 2010 (Michele McKenzie, President and CEO, Canadian Tourism Commission).
- <sup>69</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 11 March 2011 (Professor Fred Lazar, Department of Economics, York University, as an individual).



- <sup>70</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 October 2011 (Duncan Dee, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Air Canada).
- <sup>71</sup> TRCM (5 October 2011) (Dunleavy).
- <sup>72</sup> *Ibid.*
- <sup>73</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 15 November 2011 (Lloyd McCoomb, President and Chief Executive Officer, Greater Toronto Airports Authority).
- <sup>74</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 17 November 2011 (William Restall, Chair, Canadian Airports Council).
- <sup>75</sup> TRCM, *Letter from the Canadian Airports Council*, 41st Parliament, 1st Session, 20 February 2013 (Tom Ruth, Chair, Canadian Airports Council).
- <sup>76</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 30 November 2011 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association).
- <sup>77</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 2 February 2011 (Jamie Molloy, Director, British Columbia Aviation Council).
- <sup>78</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 2 February 2011 (Jamie Molloy, Director, British Columbia Aviation Council).
- <sup>79</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 30 November 2011 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association).
- <sup>80</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 30 November 2011 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association).
- <sup>81</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 17 October 2012 (Stephen Nourse, Executive Director, Northern Air Transport Association).
- <sup>82</sup> TRCM (23 November 2010) (Prud'homme).
- <sup>83</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 30 November 2011 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association).
- <sup>84</sup> Human Resources and Skills Development Canada, *Temporary Foreign Worker Program*.
- <sup>85</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association).
- <sup>86</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 December 2012 (Captain Dan Adamus, President, Canada Board, Air Line Pilots Association).
- <sup>87</sup> Standing Senate Committee on Transport and Communications [TRCM], *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 20 November 2012 (Narjess Teyssier, Economic Analysis and Policy Section, International Civil Aviation Organization).
- <sup>88</sup> *Ibid.*
- <sup>89</sup> *Ibid.*
- <sup>90</sup> *Ibid.*
- <sup>91</sup> *Ibid.*
- <sup>92</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 5 October 2011 (Hugh Dunleavy, Executive Vice-President, Strategy and Planning, WestJet).
- <sup>93</sup> TRCM (20 November 2012) (Teyssier).
- <sup>94</sup> The load factor refers to the ratio between total occupied seats and the total available seats. See: Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012.
- <sup>95</sup> TRCM (20 November 2012) (Teyssier).
- <sup>96</sup> *Ibid.*
- <sup>97</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 23 November 2010 (Marco Prud'homme, Chief Executive Officer, Association québécoise du transport aérien).
- <sup>98</sup> TRCM (20 November 2012) (Teyssier).
- <sup>99</sup> Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012. The entire Canadian transportation services sector accounted for 4.2% of gross domestic product in 2011.
- <sup>100</sup> *Ibid.*
- <sup>101</sup> *Ibid.*
- <sup>102</sup> *Ibid.*
- <sup>103</sup> TRCM (20 November 2012) (Teyssier).
- <sup>104</sup> *Ibid.*
- <sup>105</sup> Transport Canada (2012).
- <sup>106</sup> *Ibid.*
- <sup>107</sup> TRCM (20 November 2012) (Teyssier).
- <sup>108</sup> An "aerodrome" is the generic term designating an area where planes can land and takeoff. See *Canadian Aviation Regulations*, SOR/96-433, sections 30001 to 30555.
- <sup>109</sup> An "airports" is, among other, an aerodromes used for the purpose of offering a scheduled service for the transport of passengers. See *Canadian Aviation Regulations*, SOR/96-433, sections 30001 to 30555.
- <sup>110</sup> The National Airports Systems (NAS) is comprised of all the airports located in all national, provincial and territorial capitals as well as those that had an annual traffic volume of 200,000 or more passengers at the time when the NAS was established in 1994
- <sup>111</sup> Transport Canada (2012).
- <sup>112</sup> *Ibid.*
- <sup>113</sup> *Ibid.*
- <sup>114</sup> *Ibid.*
- <sup>115</sup> Transportation Safety Board, *Mandate*.
- <sup>116</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 2 February 2011 (Jamie Molloy, Director, British Columbia Aviation Council).
- <sup>117</sup> See TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 16 October 2012 (John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada) and TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 25 October 2012.
- <sup>118</sup> Canadian Airports Council, "Reaching Beyond ... For the Economy," *Canada's Airports*, 2013.
- <sup>119</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 November 2012. (Luc Savard, Professor, University of Sherbrooke).
- <sup>120</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 2 November 2010. (Michele McKenzie, President and CEO, Canadian Tourism Commission) and (Greg Klassen, Senior Vice-President, Marketing Strategy and Communications, Canadian Tourism Commission).
- <sup>121</sup> TRCM, *Evidence*, 1st Session, 41st Parliament, March 13, 2012 (David Goldstein, President and Chief Executive Officer, Tourism Industry Association of Canada).
- <sup>122</sup> Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012.
- <sup>123</sup> Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012.
- <sup>124</sup> TRCM (20 November 2012) (Teyssier) and TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 1 November 2011 (Robert J. Deluce, President and Chief Executive Officer, Porter Airlines Inc) and TRCM (5 October 2011) (Dunleavy).
- <sup>125</sup> Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012.
- <sup>126</sup> TRCM (5 October 2011) (Dunleavy).
- <sup>127</sup> Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012.
- <sup>128</sup> Transport Canada, *Transportation in Canada 2011: Comprehensive Review*, Public Works and Government Services, Canada, 2012.
- <sup>129</sup> Transport Canada, *National Airports Policy*.
- <sup>130</sup> These airports included those with passenger traffic of more than 200,000 at that time and those serving a federal, provincial or territorial capital.
- <sup>131</sup> Transport Canada, *National Airports Policy*.
- <sup>132</sup> Transport Canada, *National Airports Policy*.
- <sup>133</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 20 October 2010. (Hon. Chuck Strahl, Minister of Transport, Infrastructure and Communities).
- <sup>134</sup> World Economic Forum, *Travel and Tourism Competitiveness Report 2011*, Geneva, Switzerland, 2011.
- <sup>135</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 October 2011 (Duncan Dee, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Air Canada).



<sup>136</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 October 2011 (Duncan Dee, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Air Canada).

<sup>137</sup> Korenic and Seabrook (2012).

<sup>138</sup> Cherniavsky, B. and Dachis, B., "Excess Baggage: Measuring Air Transportation's Fiscal Burden," *C.D. Howe Institute Commentary*, No. 242, February 2007.

<sup>139</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 December 2011 (Douglas E. Lavin, Regional Vice President, North America, International Air Transport Association).

<sup>140</sup> See TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 15 February 2012 (Barry Rempel, President and CEO, Winnipeg Airport Authority) and (28 February 2012) (Garth Atkinson, President and Chief Operating Officer, Calgary Airport Authority).

<sup>141</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 28 February 2012 (Garth Atkinson, President and Chief Executive Officer, Calgary Airport Authority).

<sup>142</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 13 March 2012 (David Goldstein, President and Chief Executive Officer, Tourism Industry Association of Canada).

<sup>143</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 5 February 2012 (Michael Skrobica, Senior Vice President and Chief Financial Officer, Air Transport Association of Canada).

<sup>144</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 March 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, University of Toronto, as an individual).

<sup>145</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 March 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, University of Toronto, as an individual).

<sup>146</sup> TRCM, *Evidence*, 40th Parliament, 3rd Session, 1 March 2011 (Fred Lazar, Professor, Department of Economics, York University).

<sup>147</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 4 October 2011 (Duncan Dee, Executive Vice-President and Chief Operating Officer, Air Canada).

<sup>148</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 December 2011 (Douglas Lavin, Regional Vice President, North America, International Air Transport Association).

<sup>149</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 6 December 2011 (Douglas Lavin, Regional Vice President, North America, International Air Transport Association).

<sup>150</sup> TRCM, *Evidence*, 41st Parliament, 1st Session, 21 November 2012 (Fabien Pelous, Vice-President and Chief Executive Officer, Air-France-KLM in Canada).



SENATE



SÉNAT

CANADA

Avril 2013



# UNE SEULE APPROCHE NE CONVIENT PAS :

*Croissance et compétitivité internationale du  
transport aérien au Canada*

Préparé pour le comité sénatorial permanent des transports et des communications

L'honorable Dennis Dawson, Sénateur, *Président*

L'honorable Stephen Greene, Sénateur, *Vice-président*



*This report is also available in English.  
Information on the committee is available on the site:*

**[www.senate-senat.ca/TRCM.asp](http://www.senate-senat.ca/TRCM.asp)**

Les renseignements sur le comité peuvent être obtenus par le biais de son site web :

**[www.senate-senat.ca/TRCM.asp](http://www.senate-senat.ca/TRCM.asp)**

Les informations concernant le Sénat peuvent être obtenues par le biais de son site web:

**[www.parl.gc.ca](http://www.parl.gc.ca)**

ou par téléphone au 1-800-267-7362

Les photos dans ce rapport gracieuseté des autorités aéroportuaires de l'Aéroport international Lester B. Pearson de Toronto et des gouvernements du Nunavut et des Territoires du Nord-Ouest.





## LE COMITÉ

Les sénateurs suivants ont participé à l'étude :

L'honorable Dennis Dawson, président du comité  
L'honorable Stephen Greene, vice-président du comité  
*et*

### Les honorables sénateurs :

Pierre-Hugues Boisvenu, Norman E. Doyle, Art Eggleton, C.P.,  
Leo Housakos, Michael L. MacDonald, Terry M. Mercer,  
Pana Merchant, Betty E. Unger, Josée Verner, C.P.,  
Rod A.A. Zimmer

### Membres d'office du comité :

Les honorables sénateurs Marjory LeBreton, C.P.  
(ou Claude Carignan) et James Cowan (ou Claudette Tardif)

### Autres sénateurs ayant participé à cette étude :

Les honorables sénateurs David Braley, Ethel Cochrane,  
Nicole Eaton, Francis Fox, P.C., Linda Frum, Mobina S.B. Jaffer,  
Fabian Manning, Elizabeth (Beth) Marshall, Yonah Martin,  
Percy Mockler, Jim Munson, Donald Neil Plett, Michel Rivard,  
Fernand Robichaud, P.C., Bob Runciman, Terry Stratton.

### Personnel du comité :

M. Zachary Alaoui, analyste, Service d'information et de  
recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;  
M. Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de  
recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement;  
Mme Keli Hogan, greffière du comité (40<sup>ème</sup> Parlement,  
3<sup>ème</sup> session);  
M. Jean-Yves LeFort, greffier du comité (41<sup>ème</sup> Parlement,  
1<sup>ère</sup> session);  
Mme Nicole Raymond, adjointe administrative.

## ORDRE DE RENVOI

Extrait des *Journaux du Sénat* du mercredi 15 juin 2011 :

*“L'honorable sénateur Dawson, conformément à l'avis du 14  
juin 2011, propose :*

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

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

*Que les documents reçus, les témoignages entendus et les  
travaux accomplis par le comité sur le sujet depuis le début de la  
troisième session de la quarantième législature soient renvoyés  
au comité; et*

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

*La motion, mise aux voix, est adoptée.”*

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 27 mars 2012 :

*“L'honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l'honorable  
sénateur Moore :*

*Que, par dérogation à l'ordre adopté par le Sénat le 15 juin 2011,  
la date pour la présentation du rapport final du Comité sénatorial  
permanent des transports et des communications sur les  
nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport  
aérien soit reportée du 28 juin 2012 au 30 novembre 2012.*

*La motion, mise aux voix, est adoptée.”*



Extrait des *Journaux du Sénat* du jeudi 1 novembre 2012 :

*“L’honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l’honorable sénateur Moore :*

*Que, par dérogation à l’ordre adopté par le Sénat le 15 juin 2011 et du 27 mars 2012, la date pour la présentation du rapport final du Comité sénatorial permanent des transports et des communications sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien soit reportée du 30 novembre 2012 au 28 mars 2013.*

*La motion, mise aux voix, est adoptée.”*

Extrait des *Journaux du Sénat* du mardi 5 mars 2013 :

*L’honorable sénateur Dawson propose, appuyé par l’honorable sénateur Moore,*

*Que, par dérogation à l’ordre adopté par le Sénat le 15 juin 2011, le 27 mars 2012 et le 1er novembre 2012, la date pour la présentation du rapport final du Comité sénatorial permanent des transports et des communications sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien soit reportée du 28 mars 2013 au 30 avril 2013.*

*La motion, mise aux voix, est adoptée.*

*Le greffier du Sénat,  
Gary W. O’Brien*

## LISTE DES TÉMOINS ET MÉMOIRES

Disponible sur le site web :  
[www.senate-senat.ca/TRCM.asp](http://www.senate-senat.ca/TRCM.asp)



# TABLE DES MATIÈRES

Résumé.....	1
1. Observations générales pour une éventuelle Stratégie nationale sur les déplacements aériens.....	1
2. Le secteur aérien nordique et régional dans le cadre de cette éventuelle stratégie.....	2
a. Réglementation et les particularités nordiques et régionales.....	4
b. Les infrastructures du transport nordique et régional.....	5
3. Autres recommandations.....	8
a. Obligation de rendre compte des décisions des gestionnaires d'aéroport.....	8
b. Les ressources humaines et les besoins futurs du secteur du transport aérien.....	10
4. Conclusions et recommandations.....	11
ANNEXE I : État de l'industrie mondiale et domestique du transport aérien.....	13
ANNEXE II.....	15
a. Les aéroports du RNA.....	15
b. Les frais aéroportuaires et la compétitivité du secteur du transport aérien au Canada .....	16
Notes.....	19



## RÉSUMÉ

Les aéroports jouent un rôle vital dans le réseau de transport du Canada. Ils sont la garantie d'un accès facile à l'ensemble des secteurs et des industries du pays. Les grands aéroports internationaux des grandes villes canadiennes relient le Canada aux destinations et aux marchés internationaux, tandis que les aéroports régionaux alimentent ces grands aéroports. Dans le Grand Nord canadien, les aéroports constituent les infrastructures les plus importantes utilisées pour relier un territoire immense et peu peuplé.

Les aéroports canadiens génèrent 45 milliards de dollars d'activités économiques et 200 000 emplois partout au Canada. Malgré le succès de l'industrie au Canada, elle doit faire face à défis importants alors qu'elle tente de s'adapter à une industrie concurrentielle en pleine transformation. Lorsque le Comité sénatorial permanent des transports et des communications (ci-après « le comité ») a entamé son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, 4,2 millions de passagers canadiens préféreraient conduire jusqu'à un aéroport américain afin de profiter de vols à meilleur prix. Ce chiffre a aujourd'hui largement dépassé les 5 millions. Avec un taux de croissance d'un demi-million de passagers par année, cet exode transfrontalier représente un manque à gagner de plus en plus important pour le secteur canadien du transport aérien, ainsi que pour tous les ordres de gouvernement.

Dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien, le comité a entendu 98 témoins. Ces témoignages ont décrit le contexte mondial et domestique complexe et concurrentiel dans lequel évolue cette industrie (voir l'annexe I). Bref, il est apparu des témoignages entendus que cette industrie n'a pas de stratégie nationale claire.

Tel que discuté dans son rapport intitulé *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*<sup>1</sup>, le comité est convaincu que le Canada a besoin d'une Stratégie nationale sur les déplacements aériens cohérente afin de tracer la voie vers la croissance du trafic aérien au Canada. Le comité est aussi convaincu que le gouvernement du Canada doit traiter les aéroports, quelle que soit leur taille, comme des moteurs économiques, et non comme des sources de recettes publiques.

Bien que le comité ne prétende pas posséder l'expertise nécessaire pour établir les détails d'une Stratégie nationale des déplacements aériens, il aimerait offrir quelques conseils

ciblés au sujet de l'intégration, dans cette stratégie nationale, des aéroports nordiques et régionaux. Somme toute, le gouvernement du Canada devrait rompre avec le passé et ne plus s'en tenir qu'à une seule approche dans sa politique aérienne, comme il l'a fait pendant les deux dernières décennies. Trop souvent, les politiques et la réglementation sont élaborés sans tenir compte de leur impact sur les déplacements aériens dans le Grand Nord et les régions. Une Stratégie nationale des déplacements aériens doit répondre aux besoins et aux défis de chaque région, tout particulièrement ceux du Grand Nord, et de veire à l'amélioration de l'infrastructure aérienne en région et dans le Nord.

Le comité est heureux de présenter son rapport final sur la croissance future et la compétitivité globale du secteur canadien du transport aérien. Les recommandations d'*Une seule approche ne convient pas*, en renforçant le secteur et en donnant un meilleur accès au transport aérien à tous les Canadiens, permettront de garantir le dynamisme de notre économie, ainsi que le dynamisme et la prospérité des collectivités partout au Canada.

## 1. OBSERVATIONS GÉNÉRALES POUR UNE ÉVENTUELLE STRATÉGIE NATIONALE SUR LES DÉPLACEMENTS AÉRIENS

### RECOMMANDATION:

Le comité recommande que Transports Canada, en collaboration avec le ministère des Finances, réunisse toutes les parties concernées en vue de définir une Stratégie nationale des déplacements aériens.

Dès le début de son étude, le comité a constaté que les intervenants ont décrit le secteur du transport aérien au Canada comme manquant d'une orientation coordonnée. C'est la raison pour laquelle la recommandation principale formulée par le comité dans son rapport provisoire préconisait pour le Canada l'adoption d'une seule stratégie nationale globale et intégrée sur le transport aérien.

Le Comité demeure convaincu à ce jour que le Canada doit se doter d'une telle stratégie nationale. Cette demande est justifiée par le fait que de nombreux représentants du secteur du transport aérien se plaignent de la présence d'intérêts multiples et divergents, et parfois même incompatibles, au



sein de leur industrie. Cela aurait comme conséquence le coût élevé du transport aérien au Canada. La perte de voyageurs des aéroports canadiens au profit des aéroports américains situés près de la frontière avec les États-Unis serait d'ailleurs l'un des symptômes importants de ce problème<sup>2</sup>. Comme il en sera discuté plus amplement dans les prochaines sections de ce rapport, ce manque d'orientation a aussi des conséquences sur le secteur des transports aériens dans les régions éloignées et le Nord. Dans ces régions, les infrastructures qui permettraient au transport aérien d'être efficace manquent et des contraintes réglementaires augmentent inutilement les coûts des opérations aériennes dans ces régions et créent de l'incertitude.

Le comité désire laisser aux spécialistes, lesquels savent mieux comment permettre au secteur d'atteindre son plein potentiel, la tâche importante de déterminer ce que cette stratégie doit contenir. Par contre, le comité aimerait offrir des suggestions qui devraient guider l'élaboration de cette stratégie. Ces suggestions ont à maintes reprises été mises de l'avant lors des audiences du comité.

Cette stratégie devrait avoir un objectif simple. Comme le comité l'a souligné dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, les pays qui se sont donné une stratégie en matière de transport aérien ont pris soin de viser un objectif simple en regard duquel les autorités peuvent ensuite juger, justifier ou rejeter les propositions concernant le secteur<sup>3</sup>. Dans un pays aussi grand et vaste que le Canada et où le transport aérien est tout indiqué, cet objectif pourrait être simplement de favoriser l'usage de l'avion comme mode de transport. Cela pourrait facilement être constaté par une croissance du trafic aérien au pays.

**Le cabotage ainsi que l'exode des passagers canadiens vers les aéroports américains sont deux thèmes qui mériteraient aussi une évaluation approfondie dans le cadre de l'élaboration d'une stratégie nationale.**

Le secteur aérien du Canada – et l'ensemble des parties intéressées de l'aviation – doit être encadré par une politique nationale claire. Le comité demeure convaincu que l'économie nationale récoltera les fruits d'une valeur ajoutée si tout le secteur peut arriver à un consensus sur les buts à atteindre.

## 2. LE SECTEUR AÉRIEN NORDIQUE ET RÉGIONAL DANS LE CADRE DE CETTE ÉVENTUELLE STRATÉGIE

Dans le Nord canadien et d'autres endroits isolés, le transport aérien est souvent le seul moyen de transport fiable à l'année longue et est crucial pour le déplacement des personnes et des marchandises<sup>4</sup>. Plusieurs témoins ont rappelé que la disponibilité de réseaux routiers et ferroviaires est extrêmement réduite dans le Nord canadien, notamment parce que sa population, qui ne représente que 0,3 % de la population totale du pays, est disséminée sur 39,3 % de la superficie totale du Canada<sup>5</sup>. C'est pourquoi le transport aérien est « essentiel à la survie des collectivités » du Nord canadien<sup>6</sup>.

Dans les régions, le transport aérien joue un rôle important dans la création d'emplois et l'accroissement de la productivité de divers secteurs économiques au Canada. C'est à partir des aéroports régionaux que le secteur du transport aérien offre un ensemble de services et d'activités tels que « des évacuations médicales, des écoles de pilotage, des services d'aviation d'affaires, des entreprises en aérospatiale, des avions de lutte aux incendies de forêt, des avions pour épandage, du nolisement d'avions, de l'entretien d'avions<sup>7</sup> ». Selon le Conseil des aéroports du Canada, les aéroports canadiens génèrent plus de 45 milliards de dollars en activités économiques et versent, globalement, plus de huit milliards de dollars en salaires<sup>8</sup>. D'autres témoins ont confirmé que les aéroports, avec l'infrastructure qui leur est rattachée, contribuent à rendre les collectivités plus accessibles et, ultimement, ouvrent la porte à toutes sortes d'investissements privés, tant nationaux qu'étrangers<sup>9</sup>. Le professeur Savard, de l'Université de Sherbrooke, a expliqué au comité que des études ont démontré que :

[L]es aéroports régionaux ont un impact important en termes de complémentarité surtout avec certains secteurs [par exemple] le secteur de l'hôtellerie et celui de la restauration qui vont profiter d'une augmentation de congrès [et du] tourisme [...] La présence d'aéroports est aussi très bénéfique pour le secteur manufacturier [puisque cela] facilite les exportations et les importations [...] des biens qui sont produits, mais aussi l'importation de technologie [...] La



présence d'aéroports stimule la croissance des entreprises dans les secteurs de recherche et de développement [et] favorise la croissance, l'installation et la rétention de sièges sociaux<sup>10</sup>.

En termes de défis, divers témoins ont souligné le fait que les retombées de la libéralisation des marchés de l'aviation tardent à se concrétiser pour les Canadiens qui vivent en région et dans les collectivités nordiques. Ces témoins ont expliqué au comité que sur les marchés conventionnels, les consommateurs profitent de la concurrence parce qu'elle entraîne généralement une augmentation de l'offre; or, en raison des coûts d'exploitation élevés et du nombre restreint de clients en région et dans le Nord, « la hausse de l'offre n'entraîne pas nécessairement une augmentation de la demande ou une réduction des coûts d'exploitation<sup>11</sup> ».

À en juger par les témoignages, il est clair que les conditions du marché du transport aérien sont bien différentes dans le Nord et dans le sud du Canada. Un témoin décrit ainsi cette différence :

Dans le Sud, la demande fluctue en fonction de l'état de l'économie et du prix des billets. Dans le Nord, le transport aérien est un service essentiel où la demande est remarquablement constante et elle est inélastique par rapport aux prix. Dans le Sud, il faut se doter d'appareils modernes à haut rendement énergétique pour être concurrentiel [...] Dans le Sud, la concurrence fait baisser les prix, tandis que dans le Nord, les frais d'exploitation élevés et la demande inélastique par rapport aux prix ne permettent pas de soutenir à long terme la concurrence des entreprises qui pratiquent les bas prix, ce qui entraîne même une augmentation des prix dans certains petits marchés<sup>12</sup>.

Le marché nordique est petit et la croissance y est limitée, ce qui rend les transporteurs aériens dans cette région particulièrement vulnérables à la concurrence<sup>13</sup>. Comme l'a expliqué un autre témoin :

**[L]orsque deux transporteurs aériens desservent une petite collectivité nordique presque pas peuplée, le nombre de passagers possible est si restreint que les deux ne pourront vendre que la moitié de leurs sièges. Le coût d'exploitation de chaque appareil restant le même quel que soit le nombre de passagers à son bord, le prix moyen du billet augmentera donc dans ce marché restreint<sup>14</sup>.**

Cela explique la structure particulière du marché des services aériens dans les localités nordiques et éloignées. Le comité a compris que la plupart des transporteurs aériens exigeaient une prime sur les liaisons les plus populaires pour financer leurs services sur d'autres qui le sont moins<sup>15</sup>. Lorsqu'un nouveau transporteur aérien décide d'offrir ses services sur des routes payantes déjà desservies par d'autres transporteurs aériens, cela peut avoir l'avantage de faire baisser les prix des billets sur ces routes, mais l'inconvénient de faire grimper les prix sur les routes desservant des collectivités plus petites<sup>16</sup>. Les représentants de Transports Canada ont confirmé cette pratique, ajoutant que, même si les coûts de certaines liaisons nord sud ont diminué en raison de l'expansion des activités des transporteurs aériens du Sud, les coûts des liaisons intérieures dans le Nord ont, en fait, augmenté<sup>17</sup>. Ainsi, lorsque la concurrence s'intensifie et que de nouveaux joueurs font leur entrée sur le marché des liaisons rentables, les transporteurs aériens ne sont plus capables de financer leurs liaisons moins fréquentées au même taux.

Nous avons pris un engagement important envers le Nord, et c'est de desservir le Nord, un très petit marché. Comme nos perspectives de croissance sont limitées, nous sommes extrêmement sensibles à toute hausse de la compétition.

*Tracy Medve, présidente, Canadian North*

Compte tenu de cette structure de marché, le comité est d'avis qu'il faut jouer de prudence avant de prendre des mesures visant à accroître la concurrence dans les régions nordiques et éloignées. Dans ces régions, il serait souhaitable de mettre l'accent sur l'amélioration de l'infrastructure essentielle requise pour rendre le secteur plus efficient. C'est pourquoi le comité croit qu'une stratégie nationale et globale sur le transport aérien devra tenir compte des particularités propres à ces régions, notamment en ce qui concerne l'élaboration de la réglementation et du financement des infrastructures aéroportuaires.



## a. Réglementation et les particularités régionales et nordiques

Ce qui irrite plus particulièrement les exploitants dans le Nord, c'est l'approche globale utilisée en matière de réglementation.

*Stephen Nourse, directeur exécutif,  
Northern Air Transportation Association*

Le comité a constaté durant son étude que certaines exigences réglementaires causent des problèmes pour les régions nordiques et éloignées. Plus précisément, elles imposent des frais accessoires aux intervenants du transport aérien, notamment les gestionnaires d'aéroports, et freinent le développement du transport aérien dans ces régions.

L'un des exemples que plusieurs témoins ont portés à l'attention du comité concerne l'intention d'imposer à tous les aéroports l'exigence de mettre en place une aire de sécurité d'extrémité de piste au bout de chaque piste d'atterrissage<sup>18</sup>. Des intervenants ont indiqué au comité que dans le cas de certains aéroports régionaux et nordiques, des éléments géographiques empêchent d'allonger la piste pour construire de telles aires. Dans ces endroits, la seule solution sera de raccourcir la longueur de la piste de 90 à 120 mètres<sup>19</sup>.



*Chesterfield Inlet*

Plusieurs intervenants ont fait part au comité de leur crainte que l'implantation de cette mesure ait un impact négatif sur le transport aérien dans les régions éloignées et nordiques<sup>20</sup>. En effet, en ayant comme conséquence de réduire la longueur de nombreuse piste, cette mesure limitera encore plus la capacité des petits aéroports nordiques à accueillir des avions plus gros et plus moderne. Comme il est incertain que leurs avions pourront se poser sur ces pistes à l'avenir, certains transporteurs aériens œuvrant dans le Nord ont remis à plus tard la modernisation de leurs flottes d'avions :

Je vous donne un exemple d'un problème auquel nous sommes confrontés aujourd'hui. Une de nos compagnies aériennes [« Perimeter »] envisage d'investir environ un demi-million de dollars dans chacun de nos avions de 19 sièges afin d'y installer un poste de pilotage à écrans cathodiques, les équipant ainsi d'un matériel de téléguidage et de surveillance météorologique des plus modernes. Grâce à cet ajout, l'avion peut atterrir en toute sécurité en cas de mauvais temps, ce qui arrive plus souvent dans le Nord que dans le Sud [...]

Malheureusement, [Perimeter] réexamine maintenant cet investissement après avoir consacré beaucoup de temps et d'argent à l'élaboration d'un prototype pour ce type d'avion. Pourquoi? Parce que Transports Canada envisage de mettre en œuvre certaines normes obligatoires pour élargir les aires de sécurité d'extrémité de piste. Dans beaucoup d'aéroports du Nord, les pistes sont situées dans des zones où il est tout simplement impossible d'avoir ces aires de sécurité à cause de la topographie ou du coût de l'expansion.

[...] À mesure qu'on raccourcit les pistes pour tenir compte des aires de sécurité d'extrémité de piste, la taille des avions qui peuvent y atterrir diminue également. Dans bien des aéroports du Nord, il faudrait alors utiliser des avions monomoteurs. Voilà pourquoi Perimeter n'est pas disposée à faire ce type d'investissement si le règlement, qui est basé sur le marché du Sud, l'empêche d'utiliser ces avions dans le Nord.

*Michael Pyle, président et chef de la direction,  
Exchange Income Corporation*

Une autre situation a été portée à l'attention du comité par une représentante de la ville d'Iqaluit. Celle-ci concerne les lignes directrices de Transports Canada visant l'utilisation des terrains aux abords des aéroports prévoient que les sites d'enfouissement des ordures ne devraient se situer à moins de 8 km d'un aéroport<sup>21</sup>. Cette exigence a comme but d'éviter la présence d'oiseaux qui pourraient poser un danger pour les avions lors de l'atterrissage et du décollage. On a informé le comité que pour Iqaluit – et probablement de nombreuses autres localités du Nord canadien –, cela exigerait la construction d'une nouvelle route, car aucune ne se rend actuellement à plus



de 8 km de l'aéroport qui dessert la localité. Cette exigence imposerait donc des coûts prohibitifs à la municipalité, d'autant plus que la présence d'oiseaux, et donc posant un danger pour l'aviation, serait plutôt rarissime. Le comité est conscient que les lignes directrices concernant l'utilisation des terrains aux abords des aéroports ne sont que des recommandations<sup>22</sup>, mais le fait qu'elles ne contiennent pas d'exception concernant le Nord entraîne de l'incertitude quant aux exigences auxquelles les gestionnaires municipaux doivent se conformer.

Le comité encourage le gouvernement fédéral, ses ministères et ses agences à adapter aux réalités et aux besoins spécifiques de chaque région et collectivité la réglementation et les politiques qu'ils élaborent. Cette réglementation et ces politiques devraient permettre aux intervenants du secteur du transport aérien d'élaborer les solutions qui se prêtent le mieux à chaque situation.

#### **RECOMMANDATION:**

Le comité recommande qu'une *Stratégie nationale sur les déplacements aériens, la réglementation, les politiques et les programmes de financement futurs touchant le secteur du transport aérien, tienne compte des besoins spécifiques des régions et du Nord et des défis particuliers auxquels celles-ci font face.*

### ***b. Les infrastructures du transport nordique et régional***

Les infrastructures sont essentielles au bon fonctionnement du transport aérien. En autres choses, ces infrastructures incluent les aéroports, les aérogares, les pistes d'atterrissage et le système de navigation aérienne. S'ajoute à ces infrastructures essentielles toute l'infrastructure connexe, tel que les routes et chemins de fer reliant les aéroports aux collectivités qu'ils desservent. Bien que les principales infrastructures aériennes du pays soient adéquates, des témoins ont dit au comité que celles desservant les collectivités éloignées et nordiques ne combleront peut-être pas tous les besoins futurs.

Comme il en a été discuté dans le rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, les infrastructures aériennes du pays se sont grandement améliorées au cours des 20 dernières années<sup>23</sup>. Le portrait de la situation dans les régions éloignées et nordiques du Canada dressé par les intervenants qui ont comparu devant le

comité est toutefois différent. Dans ces régions, le transport aérien est essentiel au bien-être des collectivités en, comme l'a souligné un témoin, « leur donnant accès aux soins de santé, aux denrées alimentaires, au courrier, à certains carburants et à d'autres biens périssables vitaux<sup>24</sup> ». Cependant, selon ce qu'a entendu le comité, la croissance du transport aérien dans ces régions serait limitée par les infrastructures actuellement en place.

Un témoin a dit que le plus grand défi concernant l'infrastructure des aéroports nordiques et éloignés est l'état des pistes et leur disponibilité. Il n'y a pas assez de pistes asphaltées dans le Nord. Selon la Northern Air Transport Association, les trois territoires n'en comptent qu'une dizaine à eux trois, tandis que l'Alaska, d'une superficie beaucoup plus petite, en compte 61<sup>25</sup>. Les transporteurs aériens du Nord ont donc un choix limité d'aéronefs pour assurer leurs services; le Boeing 737 200, conçu dans les années 1970, est le gros porteur le plus moderne capable d'atterrir sur des pistes en gravier<sup>26</sup>. Selon la présidente de Canadian North, « aucun aéronef homologué de nouvelle génération ne peut utiliser une surface non revêtue. On ne prévoit pas en fabriquer et, dans le cas contraire, aucun des transporteurs du Nord n'aurait les moyens d'en acheter »<sup>27</sup>.

Le comité a également compris qu'en plus du manque de pistes asphaltées, une grande partie des pistes dans le nord mesurent 1 200 mètres de longueur ou moins en raison, la plupart du temps, de contraintes géographiques. Les petits aéronefs de nouvelle génération ont besoin d'une piste d'une longueur minimale de 1 520 mètres pour atterrir en toute sécurité<sup>28</sup>. Cette exigence limite encore davantage les types d'aéronefs que peuvent accommoder ces aéroports. Selon un autre témoin, « pour ajouter au problème, un projet de loi a été déposé proposant de limiter, et même de réduire, la longueur des pistes d'atterrissage de nombreux aéroports dans le Nord afin de respecter les exigences relatives à l'aire de sécurité d'extrémité de piste<sup>29</sup> ».

Le représentant de la Northern Air Transportation Association a souligné que le manque de pistes pavées, en restreignant les transporteurs aériens à utiliser de vieux appareils, augmente les coûts d'opérations dans les régions éloignées et nordiques<sup>30</sup>. Comme il a été expliqué au comité, les plus vieux appareils seraient plus gourmands en carburant et nécessiteraient plus d'entretien que les appareils plus récents<sup>31</sup>. L'absence de pistes pavées et la longueur insuffisante des pistes limiteraient aussi la taille des appareils qui peuvent être utilisés par les transporteurs aériens<sup>32</sup>. Le comité constate que l'usage de plus gros appareils serait plus efficient à plusieurs endroits<sup>33</sup>.



En ce qui concerne les aéroports régionaux, le représentant du Conseil des aéroports du Québec a fait part au comité que les pistes de plusieurs petits aéroports régionaux sont en mauvais état et nécessitaient une réfection<sup>34</sup>. Comme il a été expliqué au comité, cela affecterait la viabilité des aéroports, car la capacité des aéroports – en particulier l'état et la longueur des pistes – serait l'une des caractéristiques pour attirer les transporteurs<sup>35</sup>.

Le manque d'information météorologique est un autre problème mentionné par les intervenants entendus par le comité. Des témoins ont signalé qu'au fil des ans, « pour des raisons budgétaires, des stations météorologiques et aérologiques ont été fermées et, dans de nombreux aéroports, les activités des CARS [stations radio d'aérodromes communautaires] sont limitées<sup>36</sup> ». Ces stations radio d'aérodromes communautaires opèrent selon un horaire précis et sont souvent à court de personnel, ce qui réduit les heures de service et force le déroutement ou l'annulation d'un nombre important de vols<sup>37</sup>. Un témoin a ajouté ceci :

Disposant de données limitées, les ordinateurs nous fournissent des prévisions de moins bonne qualité. Nous avons de la difficulté à obtenir des renseignements météorologiques pour des vols d'urgence de nuit [...] La situation est encore pire aux aéroports où l'on se fie aux observations de l'exploitant de la CARS. La plupart font de l'excellent travail, mais pour certaines, la qualité et la fiabilité du service laissent à désirer<sup>38</sup>.

Par manque d'informations météorologiques, certains vols ne peuvent tout simplement pas être entrepris parce que l'information sur les conditions climatiques à l'aéroport de destination n'est pas disponible<sup>39</sup>.

Le changement climatique est un autre phénomène à avoir une incidence sur l'infrastructure aéroportuaire dans le Nord. Le comité comprend qu'en raison du réchauffement de l'Arctique, le pergélisol sur lequel sont construites les pistes est en train de fondre et que l'apparition de profondes fissures et de bosses pose un danger<sup>40</sup>. La fonte du pergélisol pourrait également représenter un danger pour les terminaux du Nord qui ont, pour la plupart, été construits sur des piliers d'acier enfoncés profondément dans le sol. Selon plusieurs témoins, ces piliers contribuent au réchauffement du pergélisol, ce qui a pour effet de déstabiliser l'infrastructure. S'ajoute à ce problème le fait que la plupart des

aéroports, situés à proximité de l'eau, ne résisteraient pas à une élévation du niveau de la mer. Le comité a été mis au courant de la situation à l'aéroport de Tuktoyaktuk, dans les Territoires du Nord-Ouest, où l'érosion est déjà à l'œuvre aux abords des pistes et où l'action des vagues pose des problèmes d'instabilité<sup>41</sup>.

D'autres exemples d'infrastructures déficientes ont été apportés à l'attention du comité. Par exemple, certains aéroports ne sont pas dotés d'un système d'approche aux instruments modernes, ce qui empêche les appareils de s'y poser en cas de brouillard<sup>42</sup>. Il a été rapporté au comité que jusqu'à 25 % des vols pouvaient être annulés ou déroutés dans un autre aéroport que celui de destination<sup>43</sup>, affectant ainsi de manière importante la fiabilité du service aérien offert dans certaines collectivités<sup>44</sup>. Dans certains cas, le comité a aussi été à même de constater, lors de ses visites à Iqaluit et Yellowknife, que les aérogares trop petites limitaient la fréquence des vols. À terme, ce sont les consommateurs des collectivités éloignées et nordiques qui paient le prix d'une insuffisance d'infrastructures aériennes.

Plusieurs témoins ont proposé des solutions pour améliorer l'infrastructure aérienne dans le Nord. L'idée la plus souvent avancée consiste à recourir plus souvent à la technologie GPS (système mondial de localisation) et aux systèmes automatisés d'observations météorologiques (AWOS). Le comité comprend que « [l]a plupart des approches programmées dans les GPS dans le nord ne font que reprendre les approches indirectes déjà utilisées. Donc, les pilotes ne peuvent pas profiter de la technologie<sup>45</sup> ». NAV CANADA et Transports Canada fixent des normes d'approche très précises, comme les marges de franchissement d'obstacles, basées sur la précision des relevés de la zone adjacente et des signaux GPS. Grâce à des relevés et des recouvrements plus précis, de même que les signaux GPS, les pilotes peuvent réduire passablement la hauteur maximale à laquelle ils doivent amorcer leur approche, ce qui réduit le nombre d'approches interrompues dans les aéroports nordiques et éloignés<sup>46</sup>. Un témoin a ajouté qu'il serait possible d'améliorer considérablement le service météo dans le Nord grâce à l'installation de nouveaux AWOS avec une capacité vidéo, ce qui permettrait d'assurer une couverture permanente, sans les problèmes d'effectif actuels<sup>47</sup>. Malgré les récentes mesures prises par NAV CANADA, la majeure partie des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut n'est toujours pas entièrement couverte par l'AWOS. Selon la Northern Air Transportation Association, le principal obstacle à l'augmentation du nombre de stations AWOS est le financement, chaque unité coûtant entre 500 000 et un million de dollars, selon l'emplacement<sup>48</sup>.

De nombreux intervenants d'ailleurs ont expliqué au comité que le principal frein au renouvellement de l'infrastructure aérienne régionale et nordique est les coûts que cela requiert. Ce problème a deux facettes. Premièrement, les coûts des matériaux et des travaux de construction requis pour améliorer l'infrastructure à ces aéroports canadiens sont beaucoup plus élevés qu'ailleurs au pays. Deuxièmement, les gouvernements des territoires et les municipalités qui exploitent ces aéroports disposent rarement d'une assiette fiscale leur permettant de financer de grands projets d'infrastructure.

Cependant, le comité a été à même de constater que les gestionnaires d'aéroports sont en mesure de mettre en œuvre des solutions pour financer la modernisation de leur infrastructure. Par exemple, le comité a été informé lors de son voyage à Iqaluit que le gouvernement du Nunavut, gestionnaire de l'aéroport d'Iqaluit, a entrepris d'agrandir et moderniser l'aéroport de la ville en faisant appel à un partenariat public-privé. Lors de sa visite à Yellowknife, on a expliqué au comité que, pour réaliser des économies, le gouvernement des Territoires du Nord-Ouest a mis en commun les services de voirie et d'entretien des pistes de l'aéroport de Yellowknife. Dans le futur, le recours aux nouvelles technologies, tels les GPS et les stations météo automatiques, devrait permettre de mettre en place à moindre coût l'équipement nécessaire pour rendre le transport aérien plus efficace dans les régions éloignées et nordiques<sup>49</sup>. Des représentants de NAV CANADA ont également informé le comité que la société avait entrepris la mise en place de la nouvelle technologie de navigation aérienne sur la côte du Labrador et qu'elle avait l'intention de l'implanter dans l'Extrême Arctique<sup>50</sup>.

Le gouvernement fédéral participe aussi au financement des infrastructures des aéroports régionaux et locaux. Des fonctionnaires de Transports Canada ont souligné que le gouvernement fédéral était conscient du rôle important que joue l'infrastructure de transport du Nord dans la vie de nombreux résidents et entreprises du Canada. C'est pourquoi il a investi des sommes importantes dans les aéroports nordiques et éloignés, notamment dans le cadre du Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires (PAIA) et du Plan Chantiers Canada.

En vertu du PAIA, les aéroports n'appartenant pas au gouvernement fédéral et qui offre des vols passagers réguliers tous les mois de l'année peuvent obtenir un financement pouvant aller jusqu'à 100 % des coûts d'un projet d'immobilisation<sup>51</sup>.

Ces projets incluent la réfection des pistes, l'installation d'éclairage, l'achat d'équipement de lutte contre les incendies et d'équipement lourd d'entretien des pistes, et les projets de réfection ou d'aménagement lié à la sécurité dans une aérogare<sup>52</sup>.

Au total, le gouvernement canadien a versé 556 millions de dollars au cours des 17 années d'existence du PAIA<sup>53</sup>. Ces investissements s'ajoutent à d'autres projets ciblés lancés par le gouvernement fédéral dans le but de répondre aux besoins en infrastructure des collectivités nordiques. Par exemple, le gouvernement vient de mettre la dernière main à son étude des besoins du Nord canadien en matière d'infrastructure et il a affecté des fonds à la recherche sur les répercussions de la fonte du pergélisol<sup>54</sup>.

Tous les témoins ont reconnu l'importance des fonds versés par le gouvernement fédéral pour améliorer l'infrastructure aéroportuaire, mais beaucoup les jugent insuffisants. Comme la réglementation fédérale oblige les aéroports à entreprendre des travaux de modernisation de leur infrastructure, la plupart des témoins ont dit qu'un nombre trop important d'aéroports doivent faire appel au PAIA<sup>55</sup>. À ce sujet, voici ce qu'a dit un témoin :

Des investissements publics considérables sont effectués dans tous les autres modes de transport, y compris les routes, les chemins de fer et les ports, et ce, pour les bonnes raisons. Nous demandons seulement que notre infrastructure nationale d'aéroports [...] soit traitée d'une manière similaire aux autres modes de transport<sup>56</sup>.



Fort Smith



D'autres témoins se sont plaints que les programmes de financement actuel ne permettraient pas la mise en œuvre de solutions qui permettraient d'améliorer les infrastructures à moindres coûts. Selon un intervenant ayant comparu devant le comité, les exigences du PAIA « sont tout simplement trop restrictifs : les aéroports sont trop petits ou trop grands, les projets approuvés sont très restrictifs, et les exigences bureaucratiques sont nombreuses<sup>57</sup> ». Par exemple, on a informé le comité qu'un relevé d'aéroport, lequel est nécessaire pour pouvoir utiliser les nouvelles technologies GPS en remplacement des aides à la navigation traditionnelles, ne peut être financé par le PAIA<sup>58</sup>. Le comité encourage le gouvernement fédéral à adapter ses programmes pour permettre aux intervenants du secteur du transport aérien d'élaborer les solutions qui se prêtent le mieux aux réalités et aux besoins spécifiques de chaque région et collectivité.

L'essor économique que connaissent certaines régions et le Nord du pays pourrait stimuler la demande de services aériens à l'avenir. Déjà, grâce à l'essor des activités d'exploitation des ressources, l'achalandage de l'aéroport de Fort McMurray est passé de 102 000 passagers par année en 1999 à 825 000 passagers par année aujourd'hui<sup>59</sup>. Pour tirer profit du potentiel économique du Nord et absorber la hausse prévue de la demande de la part des entreprises et des résidents, il faut améliorer l'infrastructure aéroportuaire qui s'y trouve<sup>60</sup>.

Ainsi, certains aéroports devront se doter de pistes plus longues pouvant accueillir des avions plus grands, d'aires plus sécuritaires pour les dépassements de piste, d'aires de demi-tour et de voies de circulation plus larges, d'aires de trafic plus étendues et de hangars pour abriter les avions et les hélicoptères durant la nuit, d'installations d'entretien et



d'entreposage du fret, d'équipement de déneigement ainsi que de réservoirs de carburants plus grands<sup>61</sup>. Lors des visites du comité dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, les représentants des gouvernements territoriaux, qui assurent la gestion des aéroports dans ces territoires, lui ont présenté plusieurs projets d'expansion d'aéroports et d'aérogares. Plus au sud, l'aéroport de Fort McMurray, qui est l'un des aéroports en Amérique du Nord qui a connu la plus forte hausse du nombre de passagers au cours des huit dernières années, entend quintupler la superficie de son aérogare<sup>62</sup>.

Si les perspectives de développement économique dans le Nord se réalisent, le gouvernement fédéral en profitera par le truchement des taxes impôts et redevances qu'il collectera. Actuellement, les redevances que paient les sociétés qui exploitent des ressources dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut territoires sont versées au gouvernement fédéral<sup>63</sup>. Même si une partie de ces redevances iront aux gouvernements des territoires aux termes d'ententes de transfert de responsabilités à venir<sup>64</sup>, une partie importante (la moitié dans le cas des Territoires du Nord-Ouest<sup>65</sup>) continuera d'être versée au gouvernement fédéral. Le comité croit donc que le gouvernement fédéral doit jouer un rôle dans le développement des infrastructures qui favorisent le développement économique de ces régions, ce qui inclut les infrastructures aéroportuaires.

#### RECOMMANDATION:

Le comité recommande que l'amélioration des infrastructures aéroportuaires régionales et nordiques doit être une priorité afin d'encourager la croissance économique des régions éloignées et nordiques du Canada.

### 3. AUTRES RECOMMANDATIONS

#### a. *Obligation de rendre compte des décisions des gestionnaires d'aéroport*

Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité a souligné que la plupart des témoins se sont dits satisfaits des résultats de la Politique nationale des aéroports (PNA), en particulier en ce qui concerne les aéroports du Réseau national d'aéroports (RNA)<sup>66</sup>. De nombreux témoins sont venus dire au comité que de confier la gestion des principaux aéroports du pays à des autorités aéroportuaires canadiennes (AAC) avait contribué

au renouvellement et à l'amélioration de l'infrastructure aéroportuaire au Canada. Aujourd'hui, cette infrastructure se classe au premier rang dans le monde<sup>67</sup>, mais à un coût élevé pour les voyageurs canadiens.

Certains témoins ont exprimé des préoccupations quant à la gouvernance des aéroports. Pour certains, la composition, la transparence et la reddition de compte des conseils d'administration des AAC pourraient être améliorées. Par exemple, les représentants de la Commission canadienne du tourisme ont souligné au comité que « dans le contexte global de la politique aérienne, les consommateurs et les collectivités sont sous-représentés. Une meilleure représentation des collectivités et des utilisateurs ultimes serait utile dans de nombreux secteurs<sup>68</sup> ». De manière similaire, le professeur Fred Lazar a exprimé l'avis que les compagnies aériennes et les passagers sont sous représentés sur les conseils d'administration des AAC et a suggéré que ces dernières seraient être en mesure de mieux rendre compte de leur gestion si ces groupes étaient mieux représentés<sup>69</sup>.

Au cours de ses audiences, le comité a demandé aux compagnies aériennes si elles souhaitaient avoir une représentation plus forte au sein des conseils d'administration des ACC. Air Canada a répondu que « même si les règles actuelles ne le permettent pas, évidemment, nous aimerions participer davantage, et que ce soit sous la forme d'une représentation au conseil d'administration ou d'un mécanisme officiel par des changements apportés à la gouvernance des aéroports, ce serait positif<sup>70</sup> ». De son côté, WestJet s'est montrée prudente à cet égard, faisant remarquer que le problème, « c'est que pour ces quatre ou cinq grands aéroports, nous aurions peut-être un seul siège au conseil, qui serait constitué de 12 personnes<sup>71</sup> ». Pour WestJet, il faudrait également que le transporteur exerce également suffisamment d'influence sur les décisions du conseil et le fait d'avoir un seul siège ne le permettrait pas<sup>72</sup>.

L'Autorité aéroportuaire du Grand Toronto (GTAA) et Aéroports de Montréal ont également exprimé leur avis concernant la faible représentation des compagnies aériennes au sein des conseils des administrations aéroportuaires. Le représentant de la GTAA a fait remarquer que « [s]i les représentants de ces groupes sont encore actifs dans leur milieu et que vous vous imaginez qu'ils seront objectifs au conseil, vous vous trompez<sup>73</sup> ».

Le Conseil des aéroports du Canada a répondu à ces préoccupations concernant la gouvernance et l'obligation de rendre compte des aéroports de la manière suivante :

Les baux en vigueur entre le gouvernement fédéral et les aéroports définissent clairement les exigences à ces égards. Les dirigeants d'aéroports rendent compte à un conseil d'administration composé de représentants locaux nommés par les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et de groupes locaux établis dans la collectivité. Nos données financières sont publiées dans des rapports annuels. Nous tenons des assemblées annuelles et des assemblées publiques. Nous tenons des consultations sur les modifications aux frais, les programmes d'investissements dans les infrastructures, la planification globale et la conception des aérogares<sup>74</sup>.

De plus, le Conseil des aéroports du Canada a aussi souligné le fait que l'entente sur les frais d'améliorations aéroportuaires qui a été conclue entre l'ATAC et les aéroports du RNA oblige les aéroports à présenter les programmes d'immobilisations proposés aux compagnies aériennes avant leur mise en œuvre<sup>75</sup>.

Le comité reconnaît que l'actuel modèle de gouvernance des aéroports a produit d'excellents résultats. Comme il l'a souligné à de nombreuses reprises dans le présent rapport et dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, les différents aéroports du pays œuvrent dans des contextes souvent bien différents les uns des autres. Cela exige que les gestionnaires d'aéroports aient la latitude nécessaire pour prendre les mesures appropriées à chacun de ces contextes.

Par contre, le comité a lui aussi des préoccupations concernant l'obligation de rendre des comptes des gestionnaires d'aéroport. Il juge essentiel que les autorités aéroportuaires rendent compte de leur gestion. Les aéroports sont des infrastructures publiques qui doivent être gérées pour le bien-être collectif de tous les Canadiens. Cela ne signifie pas que tous les faits et gestes des exploitants d'aéroports doivent être vérifiés; la gouvernance par les intérêts locaux a fait ses preuves. Le comité croit cependant que les gestionnaires d'aéroports rendent compte de leurs décisions à une tierce partie.



## RECOMMANDATION:

Le comité recommande que les autorités aéroportuaires canadiennes établissent des mécanismes de révision qui permettraient aux intervenants et aux clients de l'aéroport de mieux examiner les décisions qu'elles prennent.

### ***b. Les ressources humaines et les besoins futurs du secteur du transport aérien***

Bien que ne relevant pas directement du gouvernement du Canada ni du mandat du comité de proposer une nouvelle stratégie aérienne nationale, celui-ci voudrait mettre en exergue certains problèmes de ressources humaines auxquels est confronté le secteur et faire une recommandation à ce sujet.

La pénurie de personnel qualifié est problématique dans le secteur du transport aérien alors que celui-ci est en croissance. De nombreux témoins entendus par le comité ont mentionné que la rapide libéralisation du marché pose au secteur du transport aérien du Canada des défis à long terme en matière de ressources humaines, surtout pour les entreprises qui assurent des services dans les régions nordiques et éloignées. Un témoin a fait l'observation suivante : « Le nombre élevé de prochains départs à la retraite, combiné à un faible taux d'entrée des jeunes dans l'industrie, promet de poser des défis considérables<sup>76</sup> ».

En Colombie-Britannique, un témoin a rappelé que de nombreux pilotes compétents avaient été licenciés durant la crise économique et qu'ils se cherchaient maintenant un emploi à l'étranger ou aux États-Unis<sup>77</sup>. Pourtant, d'autres témoins ont précisé qu'il est de plus en plus difficile de recruter de nouveaux



Kimmirut

pilotes. Le British Columbia Aviation Council a dit qu'il faut appréhender les répercussions potentielles de la baisse des inscriptions dans les écoles professionnelles offrant des programmes d'aviation et des salaires de départ non concurrentiels offerts aux personnes qui souhaitent faire carrière dans le secteur canadien du transport aérien<sup>78</sup>. À cet égard, l'Air Line Pilots Association a ajouté qu'un étudiant pouvait facilement dépenser jusqu'à 70 000 \$ en frais de qualification, alors que son salaire de départ ne sera qu'autour de 18 000 \$<sup>79</sup>. À titre d'exemple, un témoin a raconté au comité une anecdote personnelle décrivant bien la situation :

Mon voisin a un fils de 19 ans qui voulait entrer dans l'aviation. Il en a beaucoup discuté avec moi. Après avoir pris connaissance des chiffres, il a décidé de devenir électricien. Étant donné la différence de coût entre la formation d'électricien et celle de pilote, m'a-t-il dit, et compte tenu de ce métier, il préférerait devenir électricien. C'est la situation que nous vivons à l'heure actuelle<sup>80</sup>.

Les besoins sont particulièrement criants pour les opérations aériennes en régions et dans le Nord. Comme l'a souligné un représentant de l'industrie dans le Nord, les petits transporteurs aériens servent souvent d'incubateurs de personnel pour les transporteurs nationaux et internationaux comme Air Canada<sup>81</sup>. Comme résultat, le représentant de l'Association québécoise du transport aérien a expliqué au comité que « [l']embauche massive des lignes aériennes impose aux petites entreprises du Québec un taux de roulement qui dépasse parfois 75 %<sup>82</sup> ».

[...] les pilotes commencent par piloter de petits monomoteurs nolisés et peuvent ensuite piloter de plus gros appareils. Lorsqu'ils commencent comme pilotes professionnels, ils se rendent dans les localités où les conditions sont difficiles et les ressources, limitées. Lorsqu'ils ont acquis de l'expérience, ils sont embauchés dans des compagnies aériennes internationales et se rendent dans des aéroports plus gros et mieux équipés. Ce qui est très paradoxal, dans l'industrie, c'est que ce sont les jeunes pilotes qui se rendent dans les collectivités éloignées.

*Michael Pyle, président et chef de la direction,  
Exchange Income Corporation*

La tendance croissante des compagnies aériennes canadiennes à recruter des pilotes étrangers est un autre problème de ressources humaines à long terme sur lequel le comité s'est penché dans le cadre de son étude. Le représentant de l'Air Line Pilots Association (ALPA) a laissé entendre qu'au lieu de puiser dans le bassin de main d'œuvre pour pallier la pénurie de pilotes, certains transporteurs aériens ont recours à des programmes fédéraux pour réduire leurs coûts<sup>83</sup>. Il a notamment été fait référence au « Programme des travailleurs étrangers temporaires » de Ressources humaines et Développement des compétences Canada. Ce programme « permet à des employeurs d'embaucher temporairement des travailleurs étrangers pour répondre à des besoins immédiats en matière de compétences et de main-d'œuvre lorsqu'ils n'arrivent pas à trouver des citoyens canadiens ou des résidents permanents pour faire le travail<sup>84</sup> ». L'ALPA croit que certaines compagnies aériennes embauchent des pilotes dans le cadre de ce programme, tout en sachant pertinemment que des pilotes canadiens sont disponibles pour faire le travail. Cette pratique permet en effet aux compagnies d'embaucher des pilotes étrangers à meilleur coût et d'économiser les frais liés à la formation des pilotes sur différents modèles d'avions. Le témoin a donné l'exemple d'une compagnie aérienne, disposant normalement de 155 pilotes et de 10 aéronefs, qui avait fait venir 200 pilotes et 19 aéronefs supplémentaires de l'étranger<sup>85</sup>. Le commandant Adamus de l'Air Line Pilots Association d'ajouter :

Il y a ici, par contre, des pilotes qui se retrouvent sans emploi, et qui vont devoir obtenir des programmes sociaux un complément de revenu. Or, il y a ces pilotes étrangers qui n'acquittent pas au Canada d'impôt sur le revenu et qui ne cotisent pas à nos programmes sociaux. Cela crée un problème<sup>86</sup>.

Pour assurer la viabilité des compagnies aériennes canadiennes, il est essentiel que le gouvernement fédéral se penche sur les besoins du secteur en matière de personnel qualifié. Toute pénurie de pilotes qualifiés pourrait freiner le développement futur de l'industrie du transport aérien et réduire encore davantage notre compétitivité dans ce secteur.

#### RECOMMANDATION:

Le comité encourage vivement les transporteurs aériens canadiens à soutenir la formation et le développement à long terme des pilotes canadiens et recommande que Transports Canada s'assure que les pilotes étrangers employés par les transporteurs aériens canadiens rencontrent toutes les exigences professionnelles et de sécurité.

## 4. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Au cours des années 1990, le Canada a effectué un virage majeur en matière de politique sur le transport aérien. Alors qu'il jouait un rôle prédominant dans le développement de l'aviation au Canada, le gouvernement fédéral allait laisser ce rôle aux acteurs privés et aux collectivités, jugées plus aptes à développer ce secteur économique. De manière générale, selon les témoignages entendus par le comité, cette politique a été une réussite. Comme il en a été discuté dans ce rapport, l'industrie du transport aérien s'est grandement développée au cours des dernières années. Nos grandes infrastructures aéroportuaires se sont développées au point de devenir parmi les meilleures au monde.

Malgré ces grandes avancées, il reste encore du chemin à faire. D'une part, la compétitivité dans le secteur du transport aérien au Canada demeure encore très faible par rapport à celle qui existe dans les marchés semblables, dont celui des États-Unis. Malgré la libéralisation du marché, les frais imposés sur cette industrie font en sorte que les tarifs payés par les consommateurs canadiens sont parmi les plus élevés au monde. D'autre part, il est apparent que les infrastructures dans les régions éloignées et nordiques ne pourront pas répondre aux besoins futurs des collectivités actuellement desservies, ni aux besoins du développement économique canadien. Cela, dans un contexte où il y a de moins en moins de personnel qualifié. Il est donc venu le temps de reconnaître l'importance du transport aérien pour le Canada et d'adopter des mesures pour stimuler son expansion.

Pour ce faire, le comité formule les recommandations suivantes au gouvernement du Canada, lesquelles permettront à la fois de renforcer la compétitivité dans le secteur du transport aérien au Canada, et d'accroître et de faciliter les déplacements aériens au Canada.



#### **RECOMMANDATION 1:**

Le comité recommande que Transports Canada, en collaboration avec le ministère des Finances, réunisse toutes les parties concernées en vue de mettre au point une stratégie nationale et intégrée conçue pour accroître et faciliter les déplacements aériens au Canada.

*(Cette recommandation se trouve aussi dans le rapport intérimaire du comité.)*

#### **RECOMMANDATION 2:**

Le comité recommande qu'une Stratégie nationale sur les déplacements aériens, la réglementation, les politiques et les programmes de financement futurs touchant le secteur du transport aérien, tiennent compte des besoins spécifiques des régions et du Nord et des défis particuliers auxquels celles-ci font face.

#### **RECOMMANDATION 3:**

Le comité recommande que l'amélioration des infrastructures aéroportuaires régionales et nordiques doit être une priorité afin d'encourager la croissance économique des régions éloignées et nordiques du Canada.

#### **RECOMMANDATION 4:**

Le comité recommande que les autorités aéroportuaires canadiennes établissent des mécanismes de révision qui permettraient aux intervenants et aux clients de l'aéroport de mieux examiner les décisions qu'elles prennent.

#### **RECOMMANDATION 5:**

Le comité encourage vivement les transporteurs aériens canadiens à soutenir la formation et le développement à long terme des pilotes canadiens et recommande que Transports Canada s'assure que les pilotes étrangers employés par les transporteurs aériens canadiens rencontrent toutes les exigences professionnelles et de sécurité.

#### **RECOMMANDATION 6:**

Le comité recommande que Transports Canada élabore et mette en œuvre un plan d'élimination graduelle des loyers des aéroports du Réseau national des aéroports. (voir l'annexe II)

*(Cette recommandation se trouve aussi dans le rapport intérimaire du comité.)*

#### **RECOMMANDATION 7:**

Le comité recommande que, parallèlement à l'objectif à long terme d'abolir les loyers des aéroports, Transports Canada cède la propriété des aéroports du Réseau national des aéroports aux administrations aéroportuaires qui les exploite. (voir l'annexe II)

*(Cette recommandation se trouve aussi dans le rapport intérimaire du comité.)*





## ANNEXE I : ÉTAT DE L'INDUSTRIE MONDIALE ET DOMESTIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN

En 2011, l'industrie mondiale du transport aérien a assuré le transport de 2,7 milliards de passagers et 50 millions de tonnes de fret à la grandeur de la planète<sup>87</sup>. Selon l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la croissance du trafic mondial de passagers et de fret dépasse la croissance économique mondiale, ayant enregistré un taux de croissance annuel moyen d'environ 4,6 % au cours des 10 dernières années<sup>88</sup>. Selon les prévisions actuelles, les transporteurs aériens nord américains connaîtront, au cours des 20 prochaines années, un taux soutenu de croissance de 3 % et leur part du marché passera de 49 à 57 % du trafic international. Les liaisons internationales continuent de dominer le secteur du transport aérien, 62 % de la totalité des vols ayant une destination hors frontière<sup>89</sup>.

L'OACI, dont un représentant est venu témoigner dans le cadre de l'étude du comité, attribue cette croissance à la concurrence accrue et à la baisse des prix des billets, de même qu'à la confiance accrue des consommateurs dans les marchés déréglementés<sup>90</sup>. Cette concurrence accrue a eu des répercussions sur les marges d'exploitation des compagnies aériennes, qui sont relativement faibles comparativement à celles d'autres intervenants de l'industrie du transport aérien. La marge d'exploitation moyenne des compagnies aériennes mondiale a oscillé entre 1,2 et 2,5 % ces 10 dernières années<sup>91</sup>. Avec de telles marges, il est plus difficile pour les transporteurs aériens d'exercer leurs activités et d'affronter la concurrence, surtout sur les marchés où les coûts d'opérations sont élevés, comme au Canada. Ces modestes marges rendent également les compagnies aériennes vulnérables en période de récession économique.

Ce climat a donné lieu, depuis une dizaine d'années, à une vague de fusions et de nouvelles alliances dans ce secteur. Comme certains témoins l'ont expliqué au comité, puisque la rentabilité des compagnies aériennes se mesure au volume<sup>92</sup>, celles-ci doivent donc absolument consolider leurs parts de marché et éviter d'avoir des sièges vides dans leurs avions<sup>93</sup>.

Voici quelques exemples de fusions et acquisitions survenues récemment en Amérique du Nord et en Europe : Continental et United, Delta et Northwest, US Airways et American Airlines, Air France et KLM et, enfin, British Airways et Iberia. En outre, trois grandes alliances transatlantiques (Star Alliance, oneworld et Sky

Team) ont vu le jour, ce qui représente plus de 60 % du trafic aérien régulier mondial de passagers. Ces regroupements ont fait grimper le coefficient de remplissage mondial des compagnies aériennes<sup>94</sup> de 70 %, en 2000, à 78 %, en 2011<sup>95</sup>.

Avec cette croissance du secteur du transport aérien est apparu le besoin urgent de personnel compétent. Avec plus de 60 % de commandes de nouveaux aéronefs attribuables à cette croissance à l'échelle internationale, certaines régions du globe éprouvent déjà de la difficulté à former et à retenir suffisamment de personnel breveté capable de piloter et d'entretenir ces nouveaux aéronefs<sup>96</sup>. Selon des données récentes, la demande en pilotes pourrait s'établir à 50 000 par année d'ici 2030, mais la capacité mondiale de formation est de 47 000 nouveaux pilotes par année<sup>97</sup>. Selon les données de l'OACI, cependant, il ne devrait pas y avoir de pénurie en Amérique du Nord au cours des 20 prochaines années<sup>98</sup>.

Au Canada, le transport aérien représente environ 12 % du produit intérieur brut généré par l'ensemble du secteur des transports<sup>99</sup>. À l'instar du secteur mondial, le secteur canadien du transport aérien s'est transformé au cours de la dernière décennie. De nouveaux acteurs sont entrés en scène, dont Porter Airlines, et des transporteurs établis ont inauguré de nouvelles liaisons<sup>100</sup>. D'autres ont fermé leurs portes<sup>101</sup>. À la fin de 2011, 1 497 compagnies aériennes de toutes les tailles offraient des vols intérieurs et internationaux réguliers et non réguliers au Canada. De ce nombre, 694 compagnies étaient canadiennes, 634 américaines et 169 provenaient d'un autre pays<sup>102</sup>.

### Saviez-vous que ?

Nombre de passagers qui ont pris l'avion au départ d'aéroports canadiens en 2011	78,4 millions
Quantité de marchandise ayant transité par un aéroport canadien en 2011	739 millions de tonnes
Valeur des marchandises ayant transité par un aéroport canadien en 2011	110 milliards de dollars
Nombre d'emplois liés aux opérations aéroportuaires au Canada	200 000

Source: Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012, et Conseil canadien des aéroports, « Reaching Beyond ... For the Economy », Canada's airports, 2013.

Au cours de la dernière décennie, la croissance du secteur canadien a connu une croissance annuelle moyenne de 5,3 %, un taux qui se compare favorablement à celui des compagnies internationales<sup>103</sup>. Selon l'OACI, cette hausse du taux de



croissance du secteur canadien est attribuable à la grande superficie de notre pays et aux distances plus longues entre les destinations, et non à une embellie économique<sup>104</sup>.

À l'échelle du globe, transporteurs aériens canadiens ont perdu 0,3 % de leur part du marché international entre 2000 et 2011<sup>105</sup>. Dans un rapport, Transports Canada attribue cette perte à la dominance constante des transporteurs européens et à l'influence croissante des transporteurs de la région Asie Pacifique<sup>106</sup>. Le marché canadien n'a pas été à l'abri de l'ascension mondiale des transporteurs à faibles coûts. En 2000, ceux-ci ne transportaient que 7 % des passagers à l'échelle mondiale, tandis qu'ils occupent aujourd'hui 20 % du marché international et 15 % du marché canadien<sup>107</sup>.

Saviez-vous que ?	
Nombre d'aérodromes <sup>108</sup> sur l'ensemble du territoire canadien	1 889
Nombre d'aéroports <sup>109</sup> régionaux offrant des vols réguliers et non réguliers	570
Nombre d'aéroports du Réseau national d'aéroports <sup>110</sup> (RNA)	26
Nombre d'aéroports situés dans des collectivités du Nord et généralement accessibles que par voie aérienne	65

Source: Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012, et TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 novembre 2012 [Helena Borges, sous ministre adjointe, Groupe des programmes, Transports Canada].

En plus des aéroports et des transporteurs aériens, l'industrie canadienne du transport aérien regroupe d'autres intervenants qui assurent la sécurité et le bon déroulement des opérations. Ce sont :



Yellowknife

- Transports Canada, responsable de l'élaboration et de l'application de la réglementation sur le transport aérien, notamment des normes de sûreté et de sécurité des aéroports et des normes relatives aux aéronefs<sup>111</sup>;
- NAV CANADA, une société à but non lucratif qui possède et exploite le système de navigation aérienne civile<sup>112</sup>;
- l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA), une société d'État responsable du contrôle de sécurité à des aéroports canadiens désignés<sup>113</sup>;
- l'Office des transports du Canada, un tribunal administratif fédéral indépendant et quasi judiciaire chargé de l'octroi de licences aux transporteurs aériens<sup>114</sup>;
- le Bureau de la sécurité des transports, un organisme fédéral indépendant dont le mandat consiste à mener des enquêtes sur des accidents, constater les lacunes de la sécurité et formuler des recommandations dans le but de « promouvoir la sécurité du transport maritime, ferroviaire et aérien, ainsi que du transport par pipeline<sup>115</sup> ».

Saviez-vous que ?	
Nombre d'exploitants aériens au Canada	1 497
Nombre de pilotes de ligne et pilotes professionnels au Canada	19 866
Nombre de mécaniciens de bord au Canada	374
Nombre de contrôleurs aériens au Canada	1935

Source: Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et des Services gouvernementaux Canada, 2012.

Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité a constaté l'importance de tous les acteurs du secteur du transport aérien, quelle que soit leur taille que celle des collectivités qu'ils desservent. Les aéroports et transporteurs, petits ou grands, sont essentiels au développement des régions et des collectivités du pays. Comme l'a rappelé un témoin, « le simple fait qu'un aéroport soit de petite taille ne veut pas nécessairement dire qu'il rapportera peu. Certains pilotes récréatifs survolent le pays [...] Ils atterriront à un petit aéroport municipal et [...] généreront des retombées économiques appréciables dans cette collectivité<sup>116</sup> ». Quant aux retombées économiques des petits aéroports, elles se font sentir bien au delà des collectivités adjacentes. Par exemple, les aéroports nordiques et éloignés ont joué et continueront à jouer un rôle important dans le développement et l'émergence du

secteur des ressources naturelles, ce qui contribue grandement à l'essor économique de l'ensemble du Canada ainsi qu'au commerce international<sup>117</sup>.

Le secteur canadien du transport aérien « sert également de portail pour un important segment de l'industrie touristique, qui génère plus de 70 milliards de dollars par année d'activité économique<sup>118</sup> ». Pour chaque million de dollars dépensés par les touristes, quelque 10 emplois sont créés<sup>119</sup>. Même si les États-Unis demeurent la principale source de touristes au Canada, la Commission canadienne du tourisme a précisé que les autres touristes internationaux, dans leur ensemble, rapportent plus de recettes. En revanche, contrairement à d'autres marchés touristiques concurrents, comme l'Europe, le Canada est largement tributaire de l'accès par voie aérienne<sup>120</sup>.

Malgré son importance, le secteur canadien du transport aérien fait face à de nombreux défis, à commencer par sa viabilité financière. Le classement de l'industrie canadienne du tourisme et des voyages sur le plan de la compétitivité, qui était au cinquième rang dans le monde en 2009, a glissé au neuvième rang en 2011<sup>121</sup>. Comme pour les autres compagnies aériennes du monde, la marge d'exploitation des transporteurs canadiens est très mince<sup>122</sup>. À cause de cela, la nature cyclique et la volatilité du prix du carburant ont une forte incidence sur la viabilité financière de l'industrie aérienne. En juillet 2007, l'industrie a dû faire face à une hausse brutale du prix du carburant, lorsque le baril de pétrole a atteint les 147 \$<sup>123</sup>. De l'avis de plusieurs témoins, les coûts du carburant représentent actuellement, en moyenne, le tiers des dépenses d'exploitation des compagnies aériennes<sup>124</sup>. C'est d'ailleurs ce qui expliquerait les difficultés financières qui ont pesé sur de nombreux transporteurs aériens canadiens<sup>125</sup>. Comme l'a expliqué le représentant d'une grande compagnie aérienne canadienne, « pour chaque dollar d'augmentation du prix du baril de pétrole, notre carburant grimpera d'approximativement six millions de dollars chaque année<sup>126</sup> ». La gestion de la fluctuation du prix du pétrole continue à poser un défi de taille aux compagnies aériennes<sup>127</sup>. Selon le rapport de Transports Canada, « les coûts élevés du carburant continueront d'être un défi pour l'industrie du transport aérien, de même que la concurrence farouche, tandis que les marges continueront d'être minimales sur de nombreux marchés<sup>128</sup> ».

## ANNEXE II

### a. Les aéroports du RNA

Jusqu'au milieu des années 1990, le gouvernement fédéral a exploité la plupart des principaux aéroports du pays. En 1994, Transports Canada possédait, exploitait ou subventionnait 150 aéroports partout au Canada<sup>129</sup>. Cette année-là, le gouvernement fédéral a adopté la Politique nationale des aéroports (PNA) et décentralisé l'exploitation des aéroports au pays. Aux termes de la PNA, le gouvernement :

- demeurait propriétaire des 26 aéroports les plus achalandés, lesquels formeraient le Réseau national d'aéroports (RNA), mais en confiait la gestion et l'exploitation par bail à des administrations aéroportuaires à but non lucratif<sup>130</sup>;
- cédait la propriété des aéroports régionaux et locaux et des autres petits aéroports à des intérêts régionaux;
- continuait à appuyer les aéroports éloignés qui desservent des collectivités isolées;
- continuait de réglementer les services aériens dans tous les aéroports<sup>131</sup>.

Le RNA est toujours composé de 26 aéroports<sup>132</sup>. À l'exception des trois aéroports du RNA situés dans les territoires, et dont la propriété a été transférée aux gouvernements des territoires respectifs, le gouvernement fédéral en est toujours propriétaire. En vertu d'un bail à long terme, leur exploitation est confiée aux administrations aéroportuaires canadiennes (AAC).

Les ACC sont des organismes à but non lucratif autonome. Elles sont dirigées par un conseil d'administration composé d'un nombre variable de membres, lequel inclut des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux et de représentants issus de la communauté. Les ACC ne reçoivent aucun financement du gouvernement fédéral. Plutôt, elles paient à ce dernier un loyer qui, selon ce que le ministre des Transports d'alors a expliqué au comité au début de son étude, « représentent un retour sur investissement équitable pour les contribuables [et] les occasions d'affaires transférées à l'administration aéroportuaire<sup>133</sup> ».



Les ACC doivent donc trouver le financement nécessaire pour exploiter et développer les infrastructures aéroportuaires qui leur sont confiées. Leurs revenus proviennent des recettes liées à l'exploitation des aéroports, tels les frais imposés aux utilisateurs des aéroports (frais d'atterrissage et de stationnement d'avion imposés aux compagnies aériennes, frais d'amélioration aéroportuaire imposés aux passagers, loyers des concessions, etc.). Elles peuvent aussi emprunter des fonds sur les marchés financiers. Les AAC disposent d'une grande latitude dans la manière dont elles gèrent l'aéroport qui leur est confié.

Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité a souligné que les coûts imposés aux ACC affectaient leur compétitivité et la compétitivité de l'ensemble du transport aérien. Le comité désire réitérer que le gouvernement doit cesser traiter les aéroports comme une source de recettes publiques, en plus de suggérer qu'une attention plus grande soit apportée sur l'effet des décisions des ACC, et cela afin d'assurer la compétitivité à long terme du secteur du transport aérien canadien.

### **b. Les frais aéroportuaires et la compétitivité du secteur du transport aérien au Canada**

Dans le cadre de son étude, le comité a entendu que les prix des vols au départ du Canada étaient beaucoup plus élevés que ceux au départ des États-Unis. De nombreux témoins ont confirmé que le coût élevé des vols au départ du Canada était attribuable à la longue liste de frais, de droits et de taxes imposés aux passagers et aux transporteurs. Selon un récent rapport préparé par le Forum économique mondial, le Canada occupe actuellement la 125<sup>e</sup> place parmi 139 pays pour ce qui est des taxes sur les billets et à d'autres frais aéroportuaires<sup>134</sup>.

Comme le précise le comité dans *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, de nombreux intervenants du secteur canadien du transport aérien s'inquiètent vivement de ce phénomène. Des représentants d'Air Canada ont fait remarquer que les frais d'infrastructure, les redevances d'atterrissage, les frais d'améliorations aéroportuaires, les redevances de navigation et le droit de sûreté exigés à quatre aéroports américains (Buffalo, Niagara Falls, Plattsburg et Bellingham) étaient 229 % plus bas que ceux exigés aux aéroports canadiens concurrents<sup>135</sup>. D'ici 2015, on s'attend à ce que près de 3,4 millions d'entre eux prennent l'avion à partir de ces quatre aéroports seulement, ce qui aurait des répercussions négatives directes de 2,3 milliards de dollars sur l'économie canadienne<sup>136</sup>. Le Conseil canadien des aéroports estime quant à lui qu'environ 4,8 millions de Canadiens ont choisi de prendre l'avion à partir d'un aéroport américain plutôt que canadien en 2011<sup>137</sup>.

Parmi les redevances et frais qui ont été portés à l'attention du comité, ce sont sans contredit les loyers des aéroports qui suscitent le plus de controverse. Il s'agit des sommes que les autorités portuaires versent au gouvernement fédéral pour obtenir le droit exclusif d'exploiter les aéroports du Réseau national des aéroports (RNA), lesquels sont la propriété du gouvernement fédéral. Ces loyers sont calculés de manière progressive en fonction des recettes brutes des autorités aéroportuaires. « La plupart des grands aéroports versent maintenant au gouvernement un pourcentage supplémentaire de 8, 10 ou 12 % de leurs recettes totales, les aéroports de Toronto Pearson, de Vancouver et de Montréal se trouvant dans la fourchette des 12 %<sup>138</sup> ». Ces 10 dernières années, les aéroports du RNA ont versé plus de 2,5 milliards de dollars en loyers au gouvernement fédéral<sup>139</sup>.

**Tableau 1 – Pertes économique pour le Canada de l'exode des voyageurs vers les États-Unis (2010)**

Catégorie d'impacts	Extrants (millions \$)	PIB (millions \$)	Emplois	Revenus d'emploi (millions \$)	Recettes fiscales (millions \$)
Directs	1 4022	512	3 465	185	74
Indirects	688	422	3 565	223	76
Induits	299	180	1 861	104	40
Total	2 389	1 113	8 890	511	190

Le tableau est une courtoisie du Conseil des aéroports du Canada.

De nombreux témoins ont déploré le fait que les loyers ne tiennent pas compte de l'état et de la valeur des installations au moment de leur transfert aux administrations aéroportuaires<sup>140</sup>. Dans *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité expliquait qu'étant donné que les administrations aéroportuaires sont désormais responsables de la construction de nouveaux d'infrastructures, certains témoins étaient frustrés de constater que « le loyer est évalué en fonction de recettes qui proviennent à 100 % de nouvelles infrastructures financées par les usagers, et que le gouvernement n'a aucunement contribué à créer<sup>141</sup>. »

Comme les administrations aéroportuaires sont des entités sans but lucratif, des témoins ont expliqué que ces coûts sont récupérés auprès des utilisateurs. Lorsqu'on leur a demandé ce qui se passerait si le gouvernement décidait de réduire ces coûts, la plupart ont dit que les économies réalisées profiteraient aux consommateurs. Une telle mesure permettrait de « créer une véritable concurrence sur le marché canadien et [de] réduire ainsi le coût des billets<sup>142</sup> ». Selon l'Association du transport aérien du Canada, « une réduction du prix des billets d'avion de 1 % entraîne une hausse du trafic passager de 1 %<sup>143</sup> ».

Certains témoins, bien qu'en faveur de la réduction des frais aéroportuaires, ont cependant émis l'opinion que la réduction de ces frais ne pourrait à elle seule être suffisante pour réduire le coût du transport aérien pour les voyageurs canadiens. Le professeur Ambarish Chandra, de la Rotman School of Management de l'Université de Toronto, a expliqué au comité qu'il n'y a simplement pas suffisamment de concurrence entre les transporteurs aériens au Canada<sup>144</sup>. Deux de ces transporteurs, Air Canada et WestJet, occupent ensemble plus de 90 % du marché. Le professeur Chandra a exprimé l'avis que la réduction des frais aéroportuaires ne suffirait pas à réduire les prix des vols au Canada sans qu'il y ait une véritable concurrence entre les transporteurs<sup>145</sup>. Par conséquent, selon lui, il est nécessaire qu'une réduction des frais aéroportuaires s'accompagne à terme d'une hausse de la concurrence entre les transporteurs aériens.

Disons que nous abolissons les loyers du fond de terre aujourd'hui. Les tarifs diminueraient sans doute quelque peu, mais pas autant que si l'industrie était véritablement compétitive.

*Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel*

Le comité souligne que le maintien du statu quo pose un risque économique inhérent. Dans un monde où le nombre d'aéroports pivots ira en diminuant, nos grands aéroports – Toronto, Vancouver et Montréal – auront de la difficulté à faire partie de ce groupe restreint en raison des coûts aéroportuaires élevés exigés au Canada<sup>146</sup>. Comme l'a expliqué un témoin, le secteur canadien du transport aérien supporte un lourd fardeau de « frais de structure et de services très élevés, voire injustifiables, qui nuisent énormément à la croissance et affaiblissent artificiellement les marchés<sup>147</sup> ». Un autre a soutenu que le gouvernement du Canada, au lieu de promouvoir le secteur de l'aviation comme un moteur de croissance économique, lui impose « une des fiscalités les plus lourdes au monde [et] traite le transport aérien comme une vache à lait<sup>148</sup> ». L'*International Air Transport Association* a fait savoir au comité que les acteurs du secteur du transport aérien n'attendent pas que les marchés s'ouvrent; plutôt, ils vont en trouver ailleurs et si le Canada persiste à percevoir ces frais élevés, de moins en moins de destinations seront offertes ici<sup>149</sup>. Un représentant d'Air France a indiqué que la décision de retirer l'Airbus A380 [de Montréal] était d'ailleurs liée à des problèmes de rentabilité et que les coûts aéroportuaires n'y étaient pas étrangers<sup>150</sup>.



Dans son rapport *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, le comité recommandait que Transports Canada élabore et mette en œuvre un plan d'élimination graduelle des loyers des aéroports du Réseau national des aéroports. Il recommandait également que le gouvernement du Canada cède la propriété des aéroports du Réseau national des aéroports aux administrations aéroportuaires qui les exploitent afin de réduire les obstacles à leur développement et leur rentabilité. Le comité demeure convaincu que le gouvernement du Canada doit se pencher sérieusement sur ces recommandations.

#### RECOMMANDATIONS:

Le comité recommande que Transports Canada élabore et mette en œuvre un plan d'élimination graduelle des loyers des aéroports du Réseau national des aéroports.

#### ET

Le comité recommande que, parallèlement à l'objectif à long terme d'abolir les loyers des aéroports, Transports Canada cède la propriété des aéroports du Réseau national des aéroports aux administrations aéroportuaires qui les exploite.





## NOTES

- <sup>1</sup> Comité sénatorial permanent des transports et des communications [TRCM], *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, rapport intermédiaire, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, juin 2012.
- <sup>2</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 27 mars 2012 (Marilynne Day-Linton, présidente du conseil, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto, Conseil des aéroports du Canada).
- <sup>3</sup> TRCM, *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage?*, rapport intermédiaire, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, juin 2012.
- <sup>4</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 9 février 2011 (Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec).
- <sup>5</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- <sup>6</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- <sup>7</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 9 février 2011 (Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec).
- <sup>8</sup> Conseil des aéroports du Canada, « Toujours plus loin ... pour l'économie », *Les aéroports du Canada*, 2013.
- <sup>9</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 30 novembre 2011 (Joseph Sparling, président, Air North) et TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>10</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Luc Savard, professeur titulaire, Université de Sherbrooke).
- <sup>11</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- <sup>12</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- <sup>13</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- <sup>14</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- <sup>15</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 30 novembre 2011 (Joseph Sparling, président, Air North).
- <sup>16</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>17</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 25 septembre 2012 (Colin Stacey, directeur, Politique aérienne, Transports Canada).
- <sup>18</sup> Une aire de sécurité d'extrémité de piste, appelée en anglais *Runway End Safety Area* ou RESA, est une zone située à chacune des extrémités d'une piste qui permet un atterrissage sécuritaire à un avion qui dépasserait la piste où atterrirait avant le début de celle-ci.
- <sup>19</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- <sup>20</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- <sup>21</sup> Transports Canada, *Utilisation des terrains au voisinage des aéroports*, TP 1247F, 8<sup>e</sup> édition, mai 2006.
- <sup>22</sup> Transports Canada, *La gestion de la faune - Manuel de procédures*, « Incidences de l'utilisation des terrains au voisinage des aéroports », 2002.
- <sup>23</sup> TRCM, *L'avenir des déplacements aériens au Canada : poste de péage ou bougie d'allumage? : Rapport sur la croissance future et la compétitivité internationale des aéroports du Canada*, juin 2012, p. 3.
- <sup>24</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada).
- <sup>25</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>26</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- <sup>27</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, Président Canadian North).
- <sup>28</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>29</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>30</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>31</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- <sup>32</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (Michael Pyle, président et chef de la direction, Exchange Income Corporation).
- <sup>33</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- <sup>34</sup> TRCM, *Témoignage*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 9 février 2011 (Denis Robillard, directeur général, Conseil des aéroports du Québec).
- <sup>35</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Luc Savard, professeur titulaire, Université de Sherbrooke, à titre personnel).
- <sup>36</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>37</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- <sup>38</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>39</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>40</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 25 septembre 2012 (Dave Dawson, directeur, Politiques des aéroports et des services de navigation aérienne, Transports Canada).
- <sup>41</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>42</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>43</sup> Dan Adamus et Peter Black, *Lettre de la Air Line Pilot Association*, International, 5 mars 2013.
- <sup>44</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>45</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transportation Association).
- <sup>46</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (Commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>47</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 19 octobre 2011 (Tracy Medve, présidente, Canadian North).
- <sup>48</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transportation Association).
- <sup>49</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transportation Association).
- <sup>50</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 13 décembre 2011 (John Crichton, président et chef de la direction, NAV CANADA).
- <sup>51</sup> Transports Canada, *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuares*.
- <sup>52</sup> Transports Canada, *Programme d'aide aux immobilisations aéroportuares*.
- <sup>53</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- <sup>54</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 25 septembre 2012 (Colin Stacey, directeur général intermédiaire, Politique aérienne, Transports Canada).
- <sup>55</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association) et TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- <sup>56</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- <sup>57</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- <sup>58</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association, International).
- <sup>59</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Administration aéroportuaire de Fort McMurray).
- <sup>60</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 25 septembre 2012 (Colin Stacey, directeur général intermédiaire, Politique aérienne, Transports Canada).
- <sup>61</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- <sup>62</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 14 mars 2012 (Scott Clemens, président et directeur général, Fort McMurray Airport Authority).
- <sup>63</sup> Affaires autochtones et Développement du Nord Canada, « Mines et minéraux dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut », disponible à <http://www.aadnc-aandc.gc.ca/fra/1100100036000/1100100036004>.
- <sup>64</sup> Gouvernement du Canada, *Stratégie pour le nord du Canada*, « Améliorer et décentraliser la gouvernance dans le nord », disponible à <http://www.northernstrategy.gc.ca/gov/index-fra.asp>.
- <sup>65</sup> Government of the Northwest Territories, *Sharing Resource Revenues*, Fact Sheet, disponible à <http://devolution.gov.nt.ca/wp-content/uploads/2012/04/120713-Sharing-Resource-Revenues-Fact-Sheet.pdf> [disponible en anglais seulement].



- <sup>66</sup> TRCM, *L'avenir des déplacements aériens au Canada: poste de péage ou bougie d'allumage?*, rapport intérimaire, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, juin 2012.
- <sup>67</sup> Forum économique mondial, *Travel and Tourism Competitiveness Report*, 2011 et TRCM, 6 décembre 2011 (Lavin).
- <sup>68</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 2 novembre 2010 (Michele McKenzie, présidente-directrice générale, Commission canadienne du tourisme).
- <sup>69</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 11 mars 2011 (Fred Lazar, professeur, Département d'économie, Université York, à titre personnel).
- <sup>70</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 octobre 2011 (Duncan Dee, vice président et chef de l'exploitation, Air Canada).
- <sup>71</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- <sup>72</sup> *Ibid.*
- <sup>73</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 15 novembre 2011 (Lloyd McCoomb, président et chef de la direction, Autorité aéroportuaire du Grand Toronto).
- <sup>74</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 novembre 2011 (William Restall, président, Conseil des aéroports du Canada).
- <sup>75</sup> TRCM, *Lettre du Conseil des aéroports du Canada*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 février 2013 (Tom Ruth, Président, Conseil des aéroports du Canada).
- <sup>76</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 30 novembre 2011 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- <sup>77</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 2 février 2011 (Jamie Molloy, directeur, British Columbia Aviation Council).
- <sup>78</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 2 février 2011 (Jamie Molloy, directeur, British Columbia Aviation Council).
- <sup>79</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 30 novembre 2011 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- <sup>80</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 30 novembre 2011 (Joseph Sparling, président, Air North).
- <sup>81</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 17 octobre 2012 (Stephen Nourse, directeur exécutif, Northern Air Transport Association).
- <sup>82</sup> TRCM (23 novembre 2010) (Prud'homme).
- <sup>83</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 30 novembre 2011 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- <sup>84</sup> Ressources humaines et Développement des compétences Canada, *Programme des travailleurs étrangers temporaires*.
- <sup>85</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- <sup>86</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 décembre 2012 (commandant Dan Adamus, président, Conseil canadien, Air Line Pilots Association).
- <sup>87</sup> Comité sénatorial permanent des transports et des communications [TRCM], *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 novembre 2012 (Narjess Teyssier, Section des politiques et de l'analyse économique, Organisation de l'aviation civile internationale).
- <sup>88</sup> *Ibid.*
- <sup>89</sup> *Ibid.*
- <sup>90</sup> *Ibid.*
- <sup>91</sup> *Ibid.*
- <sup>92</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 5 octobre 2011 (Hugh Dunleavy, vice président directeur, Stratégie et planification, WestJet).
- <sup>93</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- <sup>94</sup> Par coefficient de remplissage, on entend le nombre de sièges occupés par rapport au nombre de sièges disponibles. Voir : Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- <sup>95</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- <sup>96</sup> *Ibid.*
- <sup>97</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 23 novembre 2010 (Marco Prud'homme, président directeur général, Association québécoise du transport aérien).
- <sup>98</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- <sup>99</sup> Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012. En 2011, l'ensemble des services de transport aérien a représenté 4,2 % du produit intérieur brut.
- <sup>100</sup> *Ibid.*
- <sup>101</sup> *Ibid.*
- <sup>102</sup> *Ibid.*
- <sup>103</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- <sup>104</sup> *Ibid.*
- <sup>105</sup> Transports Canada (2012).
- <sup>106</sup> *Ibid.*
- <sup>107</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 novembre 2012 (Teyssier).
- <sup>108</sup> « Aéroport » est le terme générique désignant un endroit où les avions peuvent atterrir et décoller. Voir le Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433, art. 300.01-305.55.
- <sup>109</sup> Un aéroport est, entre autres, un aéroport utilisé pour offrir un service régulier de transport de passagers. Voir le Règlement de l'aviation canadien, DORS/96 433, art. 300.01-305.55.
- <sup>110</sup> Le Réseau national d'aéroports comprend les aéroports de toutes les capitales nationales, provinciales et territoriales, plus les aéroports qui accueillent au moins 200 000 passagers par an au moment de sa création en 1994.
- <sup>111</sup> Transports Canada (2012).
- <sup>112</sup> *Ibid.*
- <sup>113</sup> *Ibid.*
- <sup>114</sup> *Ibid.*
- <sup>115</sup> Bureau de la sécurité des transports, *Mission*.
- <sup>116</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 2 février 2011 (Jamie Molloy, directeur, British Columbia Aviation Council).
- <sup>117</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 16 octobre 2012 (John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada) et TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 25 octobre 2012.
- <sup>118</sup> Conseil des aéroports du Canada, *Toujours plus loin ... pour l'économie, Les aéroports du Canada*, 2013.
- <sup>119</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 novembre 2012 (Luc Savard, professeur, Université de Sherbrooke).
- <sup>120</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 2 novembre 2010 (Michele McKenzie, présidente directrice générale, Commission canadienne du tourisme) et (Greg Klassen, vice président principal, Stratégie de marketing et communication, Commission canadienne du tourisme).
- <sup>121</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 13 mars 2012 (David Goldstein, président-directeur général de l'Association de l'industrie touristique du Canada).
- <sup>122</sup> Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- <sup>123</sup> Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- <sup>124</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 20 novembre 2012 (Teyssier) et TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 1<sup>re</sup> novembre 2011 (Robert J. Deluce, président directeur général, Porter Airlines Inc) et TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- <sup>125</sup> Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- <sup>126</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 5 octobre 2011 (Dunleavy).
- <sup>127</sup> Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- <sup>128</sup> Transports Canada, *Les transports au Canada 2011 : Rapport approfondi*, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Canada, 2012.
- <sup>129</sup> Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*.
- <sup>130</sup> Ces aéroports comprenaient ceux dont le trafic passager était alors supérieur à 200 000 passagers et ceux desservant un capital fédéral, provincial ou territorial.
- <sup>131</sup> Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*.
- <sup>132</sup> Transports Canada, *Politique nationale des aéroports*.
- <sup>133</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 20 octobre 2010 (l'honorable Chuck Strahl, ministre des Transports).
- <sup>134</sup> Forum économique mondial, *Travel and Tourism Competitiveness Report 2011*, Genève, Suisse, 2011 [en anglais] (Compétitivité dans les secteurs du tourisme et des voyages. Rapport 2011.)
- <sup>135</sup> TRCM, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, 4 octobre 2011 (Duncan Dee, vice président général et chef de l'exploitation, Air Canada).





<sup>136</sup> TRCM, *Témoignages*, 1<sup>re</sup> session, 41<sup>e</sup> législature, 4 octobre 2011 (Duncan Dee (Duncan Dee, vice président général et chef de l'exploitation, Air Canada).

<sup>137</sup> Korenic et Seabrook (2012).

<sup>138</sup> Cherniavsky, B. et Dachis, B., « Excess Baggage: Measuring Air Transportation's Fiscal Burden », *C.D. Howe Institute Commentary*; no 242, février 2007 [en anglais seulement].

<sup>139</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 décembre 2011 (Douglas E. Lavin, vice président régional, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

<sup>140</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 15 février 2012 (Barry Rempel, président et directeur général, Winnipeg Airports Authority) et (28 février 2012) (Garth Atkinson, président et directeur général, Calgary Airport Authority).

<sup>141</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 28 février 2012 (Garth Atkinson, président et directeur général, Calgary Airport Authority).

<sup>142</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 13 mars 2012 (David Goldstein, président directeur général, Association de l'industrie touristique du Canada).

<sup>143</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 5 février 2012 (Michael Skrobica, vice président principal et chef, Direction des finances, Association du transport aérien du Canada).

<sup>144</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 mars 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel).

<sup>145</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 mars 2012 (Ambarish Chandra, Rotman School of Management, Université de Toronto, à titre personnel).

<sup>146</sup> TRCM, *Témoignages*, 40<sup>e</sup> législature, 3<sup>e</sup> session, 1<sup>er</sup> mars 2011 (Fred Lazar, professeur, Département d'économie, Université York).

<sup>147</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 4 octobre 2011 (Duncan Dee, vice président général et chef de l'exploitation, Air Canada).

<sup>148</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 décembre 2011 (Douglas Lavin, vice président régional, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

<sup>149</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 6 décembre 2011 (Douglas Lavin, vice président régional, Amérique du Nord, International Air Transport Association).

<sup>150</sup> TRCM, *Témoignages*, 41<sup>e</sup> législature, 1<sup>re</sup> session, 21 novembre 2012 (Fabien Pelous, vice président et directeur général, Air France-KLM au Canada).

WITNESSES

**Wednesday, April 17, 2013**

Merv Tweed, Member of Parliament for Brandon—Souris.

**Tuesday, April 23, 2013**

*Canada Post Corporation:*

Rod Hart, General Manager, Parcels.

*Canadian Library Association:*

Kelly Moore, Executive Director.

TÉMOINS

**Le mercredi 17 avril 2013**

Merv Tweed, député, Brandon—Souris.

**Le mardi 23 avril 2013**

*Société canadienne des postes :*

Rod Hart, gestionnaire général, Colis.

*Association canadienne des bibliothèques :*

Kelly Moore, directrice exécutive.