

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011

Première session de la
quarante et unième législature, 2011

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

TRANSPORTS ET DES
COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Wednesday, October 19, 2011
Tuesday, October 25, 2011
Wednesday, October 26, 2011

Le mercredi 19 octobre 2011
Le mardi 25 octobre 2011
Le mercredi 26 octobre 2011

Issue No. 2

Fascicule n° 2

Fourth, fifth and sixth meetings on:

The emerging issues related
to the Canadian airline industry

Quatrième, cinquième et sixième réunions concernant :

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

INCLUDING:
THE SECOND REPORT OF THE COMMITTEE
(Special study budget 2011-12 —
Canadian airline industry)

Y COMPRIS :
LE DEUXIÈME RAPPORT DU COMITÉ
(Budget pour étude spéciale 2011-2012 —
Secteur canadien du transport aérien)

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
Cochrane	Martin
* Cowan	Mercer
(or Tardif)	Merchant
Eaton	Verner, P.C.
Fox, P.C.	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Carignan)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES
TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable Dennis Dawson

Vice-président : L'honorable Stephen Greene

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu	MacDonald
Cochrane	Martin
* Cowan	Mercer
(ou Tardif)	Merchant
Eaton	Verner, C.P.
Fox, C.P.	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Carignan)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, October 19, 2011
(5)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:50 p.m., in room 2, Victoria Building, the deputy chair, the Honourable Stephen Greene, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cochrane, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Verner, P.C., and Zimmer (8).

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, 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.*)

WITNESS:

Canadian North:

Tracy Medve, President.

Ms. Medve made an opening statement and answered questions.

At 8:07 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, October 25, 2011
(6)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant and Zimmer (10).

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, 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.*)

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 19 octobre 2011
(5)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 50, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Stephen Greene (*vice-président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Cochrane, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Verner, C.P. et Zimmer (8).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOIN :

Canadian North :

Tracy Medve, présidente.

Mme Medve fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 20 h 7, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 25 octobre 2011
(6)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald, Martin, Mercer, Merchant et Zimmer (10).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat, le mercredi 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.*)

*WITNESSES:**Jazz Aviation LP:*

Joseph D. Randell, President and Chief Executive Officer;
Nathalie Megann, Director, Corporate Communications and
Investor Relations.

Mr. Randell made an opening statement and, together with
Ms. Megann, answered questions.

At 10:29 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, October 26, 2011

(7)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and
Communications met this day at 6:47 p.m., in room 2, Victoria
Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators
Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald,
Martin, Mercer, Merchant, Verner, P.C., and Zimmer (11).

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

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

*WITNESSES:**Air Canada Pilots Association:*

Captain Paul Strachan, President;
Captain Gerry Perkins, External Affairs Committee.

Mr. Strachan made an opening statement and, together with
Mr. Perkins, answered questions.

At 7:58 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

*ATTEST:**TÉMOINS :**Jazz Aviation S.E.C. :*

Joseph D. Randell, président-directeur général;
Nathalie Megann, directrice, Communications de l'entreprise
et Relations avec les investisseurs.

M. Randell fait une déclaration, puis répond aux questions
avec Mme Megann.

À 10 h 29, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de
la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 26 octobre 2011

(7)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des
communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, dans la salle 2
de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis
Dawson (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs
Boisvenu, Cochrane, Dawson, Eaton, Greene, MacDonald,
Martin, Mercer, Merchant, Verner, C.P. et Zimmer (11).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

*TÉMOINS :**Association des pilotes d'Air Canada :*

Commandant Paul Strachan, président;
Commandant Gerry Perkins, Comité des affaires extérieures.

M. Strachan fait une déclaration, puis répond aux questions
avec M. Perkins.

À 19 h 58, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de
la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

REPORT OF THE COMMITTEE

Thursday, October 27, 2011

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

SECOND 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, respectfully requests funds for the fiscal year ending March 31, 2012 and requests, for the purpose of such study, that it be empowered:

- (a) to engage the services of such counsel, technical, clerical and other personnel as may be necessary;
- (b) to travel inside Canada; and
- (c) to travel outside of Canada.

Pursuant to Chapter 3:06, section 2(1)(c) of the *Senate Administrative Rules*, the budget submitted to the Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration and the report thereon of that committee are appended to this report.

Respectfully submitted,

Le président,

DENNIS DAWSON

Chair

RAPPORT DU COMITÉ

Le jeudi 27 octobre 2011

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

DEUXIÈME RAPPORT

Votre comité 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, demande respectueusement des fonds pour l'exercice se terminant le 31 mars 2012 et demande qu'il soit, aux fins de ses travaux, autorisé à :

- a) embaucher tout conseiller juridique et personnel technique, de bureau ou autre dont il pourrait avoir besoin;
- b) voyager à l'intérieur du Canada; et
- c) voyager à l'extérieur du Canada.

Conformément au chapitre 3:06, article 2(1)(c) du *Règlement administratif du Sénat*, le budget présenté au Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration ainsi que le rapport s'y rapportant sont annexés au présent rapport.

Respectueusement soumis.

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**
**SPECIAL STUDY ON EMERGING ISSUES RELATED TO
THE CANADIAN AIRLINE INDUSTRY**

**APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2012**

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

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

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

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

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

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

Le greffier du Sénat,

Gary W. O'Brien

Clerk of the Senate

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS**
**ÉTUDE SPÉCIALE SUR L'ÉTAT DES NOUVEAUX ENJEUX
QUI SONT CEUX DU SECTEUR CANADIEN DU
TRANSPORT AÉRIEN**

**DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT
LE 31 MARS 2012**

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

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

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

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

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

La motion, mise aux voix, est adoptée.

SUMMARY OF EXPENDITURES

Professional and Other Services	\$
Transportation and Communications	106,134
All Other Expenditures	<u>3,500</u>
TOTAL	\$109,634

The above budget was approved by the Standing Senate Committee on Transport and Communications on Wednesday, October 5, 2011.

The undersigned or an alternate will be in attendance on the date that this budget is considered.

Date

Dennis Dawson
Chair, Standing Senate Committee on
Transport and Communications

Date

David Tkachuk
Chair, Standing Committee on Internal
Economy, Budgets and Administration

SOMMAIRE DES DÉPENSES

Services professionnels et autres	\$
Transports et communications	106 134
Autres dépenses	<u>3 500</u>
TOTAL	109 634 \$

Le budget ci-dessus a été approuvé par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications le mercredi 5 octobre 2011.

Le soussigné ou son remplaçant assistera à la séance au cours de laquelle le présent budget sera étudié.

Date

Dennis Dawson
Président du Comité sénatorial permanent
des transports et des communications

Date

David Tkachuck
Président du Comité permanent de la régie
interne, des budgets et de l'administration

HISTORICAL INFORMATION

	Study	Funds Requested	Funds Released	Expenditures
2010-2011	Wireless	\$17,370	\$17,370	\$16,166
	Airline Industry	\$420	\$420	\$108
2009-2010	Wireless	\$645,720	\$408,450	\$163,798
2008-2009		-	-	-
2007-2008	Containerized Traffic	\$7,000	\$7,000	\$979
2006-2007	Containerized Traffic	\$136,264	\$136,264	\$80,053

DONNÉES ANTÉRIEURES

	Étude	Fonds demandés	Budget approuvés	Dépenses
2010-2011	Sans-fil	17 370 \$	17 370 \$	16 166 \$
	Transport aérien	420 \$	420 \$	108 \$
2009-2010	Sans-fil	645 720 \$	408 450 \$	163 798 \$
2008-2009		-	-	-
2007-2008	Trafic du fret	7 000 \$	7 000 \$	979 \$
2006-2007	Trafic du fret	136 264 \$	136 264 \$	80 053 \$

**STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS**

SPECIAL STUDY ON EMERGING ISSUES RELATED TO THE CANADIAN AIRLINE INDUSTRY

**EXPLANATION OF BUDGET ITEMS
APPLICATION FOR BUDGET AUTHORIZATION
FOR THE FISCAL YEAR ENDING MARCH 31, 2012**

ACTIVITY 1: Toronto, Hamilton and Buffalo

Fact-Finding visit to Toronto Pearson International Airport, Hamilton International Airport, Buffalo Niagara International Airport and Toronto Island Airport
18 participants: 12 senators, 5 staff (1 clerk, 1 analyst, 3 interpreters)

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS

TRAVEL

1.	Transportation - air	30,800
	<i>12 senators x \$1,900 (0224)</i>	
	<i>5 staff x \$1,600 (0227)</i>	
2.	Hotel accommodation	15,300
	<i>12 senators, \$300/night, 3 nights (0222)</i>	
	<i>5 staff, \$300/night, 3 nights (0226)</i>	
3.	Per diem	5,916
	<i>12 senators, \$87/day, 4 days (0221)</i>	
	<i>5 staff, \$87/day, 4 days (0225)</i>	
4.	Working meals (travel) (0231)	500
5.	Taxis	2,720
	<i>12 senators x \$160 (0223)</i>	
	<i>5 staff x \$160 (0232)</i>	
6.	Charter bus (0228)	3,200
	<i>(2 days, \$1,600/day)</i>	
	Sub-total	\$58,436

ALL OTHER EXPENDITURES

OTHER

1.	Miscellaneous costs associated with travel (0229)	1,000
----	---------------------------------------------------	-------

RENTALS

2.	Rental - interpretation equipment (0504)	1,000
	<i>(2 days, \$500/day)</i>	
	Sub-total	\$2,000

Total of Activity 1 **\$60,436**

ACTIVITY 2: Montreal and Plattsburg

**Fact-Finding visit to Montreal-Trudeau Airport and Plattsburg International Airport
18 participants: 12 senators, 6 staff (1 clerk, 1 analyst, 3 interpreters)**

TRANSPORTATION AND COMMUNICATIONS**TRAVEL**

1.	Transportation - air	37,600
	<i>12 senators x \$2,300 (0224)</i>	
	<i>5 staff x \$2,000 (0227)</i>	
2.	Hotel accommodation	3,400
	<i>12 senators, \$200/night, 1 night (0222)</i>	
	<i>5 staff, \$200/night, 1 night (0226)</i>	
3.	Per diem	2,958
	<i>12 senators, \$87/day, 2 days (0221)</i>	
	<i>5 staff, \$87/day, 2 days (0225)</i>	
4.	Working meals (travel) (0231)	500
5.	Taxis	2,040
	<i>12 senators x \$120 (0223)</i>	
	<i>5 staff x \$120 (0232)</i>	
6.	Charter bus (0228)	1,200
	<i>(1 day, \$1,200/day)</i>	
	Sub-total	\$47,698

ALL OTHER EXPENDITURES**OTHER**

1.	Miscellaneous costs associated with travel (0229)	1,000
----	---------------------------------------------------	-------

RENTALS

2.	Rental - interpretation equipment (0504)	500
	<i>(1 day, \$500/day)</i>	
	Sub-total	\$1,500

Total of Activity 2 **\$49,198**

Total **\$109,634**

The Senate administration has reviewed this budget application.

Heather Lank, Principal Clerk,
Committees Directorate

Date

Nicole Proulx, Director of Finance and Procurement

Date

**COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT
DES TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS**
**ÉTUDE SPÉCIALE SUR L'ÉTAT DES NOUVEAUX ENJEUX QUI SONT
CEUX DU SECTEUR CANADIEN DU TRANSPORT AÉRIEN**
EXPLICATION DES ITEMS BUDGÉTAIRES
DEMANDE D'AUTORISATION DE BUDGET POUR
L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 31 MARS 2012

ACTIVITÉ 1 : Toronto, Hamilton et Buffalo

Mission d'étude à l'aéroport international Pearson de Toronto, l'aéroport international de Hamilton, l'aéroport international de Buffalo Niagara et l'aéroport des îles de Toronto
18 participants: 12 sénateurs, 5 employés (1 greffier de comité, 1 analyste, 3 interprètes)

TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS

DÉPLACEMENTS

1.	Transport - aérien	30 800
	<i>12 sénateurs x 1 900 \$ (0224)</i>	
	<i>5 employés x 1 600 \$ (0227)</i>	
2.	Hébergement	15 300
	<i>12 sénateurs, 300 \$/nuit, 3 nuits (0222)</i>	
	<i>5 employés, 300 \$/nuit, 3 nuits (0226)</i>	
3.	Indemnité journalière	5 916
	<i>12 sénateurs, 87 \$/jour, 4 jours (0221)</i>	
	<i>5 employés, 87 \$/jour, 4 jours (0225)</i>	
4.	Repas de travail (voyage) (0231)	500
5.	Taxis	2 720
	<i>12 sénateurs x 160 \$ (0223)</i>	
	<i>5 employés x 160 \$ (0232)</i>	
6.	Affréter - autobus (0228)	3 200
	<i>(2 jours, 1 600 \$/jour)</i>	
	Sous-total	58 436\$

AUTRES DÉPENSES

AUTRES

1.	Divers coûts liés aux déplacements (0229)	1 000
----	-------------------------------------------	-------

MESSAGERIE

LOCATIONS

2.	Location - équipement d'interprétation (0504)	1 000
	<i>(2 jours, 500 \$/jour)</i>	
	Sous-total	2 000 \$

Total de l'Activité 1 **60 436 \$**

ACTIVITÉ 2 : Montréal et Plattsburg**Mission d'étude à l'aéroport de Montréal-Trudeau et l'aéroport international de Plattsburg****18 participants: 12 sénateurs, 5 employés (1 greffier de comité, 1 analyste, 3 interprètes)****TRANSPORTS ET COMMUNICATIONS****DÉPLACEMENTS**

1.	Transport - aérien	37 600	
	<i>12 sénateurs x 2 300 \$ (0224)</i>		
	<i>5 employés x 2 000 \$ (0227)</i>		
2.	Hébergement	3 400	
	<i>12 sénateurs, 200 \$/nuit, 1 nuit (0222)</i>		
	<i>5 employés, 200 \$/nuit, 1 nuit (0226)</i>		
3.	Indemnité journalière	2 958	
	<i>12 sénateurs, 87 \$/jour, 2 jours (0221)</i>		
	<i>5 employés, 87 \$/jour, 2 jours (0225)</i>		
4.	Repas de travail (voyage) (0231)	500	
5.	Taxis	2 040	
	<i>12 sénateurs x 120 \$ (0223)</i>		
	<i>5 employés x 120 \$ (0232)</i>		
6.	Affréter - autobus (0228)	1 200	
	<i>(1 jour, 1 200 \$/jour)</i>		
	Sous-total		47 698\$

AUTRES DÉPENSES**AUTRES**

1.	Divers coûts liés aux déplacements (0229)	1 000	
----	-------------------------------------------	-------	--

LOCATIONS

2.	Location - équipement d'interprétation (0504)	500	
	<i>(1 jour, 500 \$/jour)</i>		
	Sous-total		1 500 \$

Total de l'Activité 2 **49 198 \$****Grand total** **109 634 \$**

L'administration du Sénat a examiné la présente demande d'autorisation budgétaire.

 Heather Lank, greffière principale,
 Direction des comités

 Date

 Nicole Proulx, directrice des Finances et de
 l'approvisionnement

 Date

APPENDIX (B) TO THE REPORT

Thursday, October 27, 2011

The Standing Committee on Internal Economy, Budgets and Administration has examined the budget presented to it by the Standing Senate Committee on Transport and Communications for the proposed expenditures of the said Committee for the fiscal year ending March 31, 2012 for the purpose of its special study on the Canadian airline industry, as authorized by the Senate on Wednesday, June 15, 2011. The said budget is as follows:

Professional and Other Services	\$	0
Transportation and Communications		106,134
All Other Expenditures		<u>3,500</u>
Total	\$	109,634

Respectfully submitted,

Le président,

DAVID TKACHUK

Chair

ANNEXE (B) AU RAPPORT

Le jeudi 27 octobre 2011

Le Comité permanent de la régie interne, des budgets et de l'administration a examiné le budget qui lui a été présenté par le Comité sénatorial permanent des transports et des communications concernant les dépenses projetées dudit Comité pour l'exercice se terminant le 31 mars 2012 aux fins de leur étude spéciale sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien, tel qu'autorisé par le Sénat le mercredi 15 juin 2011. Ledit budget se lit comme suit:

Services professionnels et autres	0	\$
Transports et communications	106 134	
Autres dépenses	<u>3 500</u>	
Total	109 634	\$

Respectueusement soumis,

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, October 19, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:50 p.m. to study emerging issues related to the Canadian airline industry.

Senator Stephen Greene (*Deputy Chair*) in the chair.

[*English*]

The Deputy Chair: I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. My name is Steve Greene and I am the deputy chair of this committee, replacing Senator Dawson, who is normally in the chair.

The committee is continuing its report on the airline industry. Appearing before us this evening is Tracy Medve, President of Canadian North airline.

Welcome, Ms. Medve, and thank you for taking the time to be with us this evening. We will begin with your presentation and then we will move to questions from the members of the committee.

Tracy Medve, President, Canadian North: Thank you very much. I appreciate the opportunity to address you this evening. I do have some prepared comments, which will take maybe about 15 minutes to go through. I tend to speak a little quickly so I will try, for the sake of the translators, to slow down the pace. If I get going too fast, someone can rope me in.

I thought it would be important to start with a little bit of background about our airline. It is an interesting story and it puts some context around the comments that I want to make this evening.

Canadian North is a 100 per cent Aboriginal-owned company. We are owned by a company called NorTerra. Our parent company is owned 50 per cent by the Inuvialuit Development Corporation, which is the Inuvialuit of the Western Arctic, and 50 per cent by a company called Nunasi Corporation, which is owned by the Inuit of Nunavut.

While the airline under various prior southern owners has served the North for more than 80 years, under our current ownership structure our mandate is very northern centric. We have a mandate to provide safe, reliable air transportation services across the North. We do have a mandate to make a profit, and we also have a mandate to provide jobs and career opportunities for the beneficiaries of the two land claim owners of our airline.

It is important to understand that the airline is funded by bank debt and equity just like any other privately owned company. Land claims money did not go into the making of Canadian North or any of the other four subsidiaries owned by NorTerra. It is a northern investment with northern owners and northern customers.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 19 octobre 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 50, pour étudier les nouveaux enjeux du secteur canadien du transport aérien.

Le sénateur Stephen Greene (*vice-président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le vice-président : Je déclare ouverte cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je m'appelle Steve Greene et je suis vice-président du comité. Je remplace le sénateur Dawson, qui occupe normalement le fauteuil.

Le comité poursuit son étude de l'industrie aérienne. Nous accueillons ce soir Mme Tracy Medve, présidente de Canadian North.

Bienvenue, madame Medve, et merci d'avoir pris le temps de venir ce soir. Nous commencerons par écouter votre exposé, puis nous passerons aux questions des membres.

Tracy Medve, présidente, Canadian North : Merci beaucoup. Je vous suis reconnaissante de m'avoir invitée. J'ai ici quelques notes qui prendront environ 15 minutes. Je parle plutôt rapidement, mais pour faciliter la tâche aux traducteurs je vais essayer de ralentir mon débit. Si je suis trop rapide, rappelez-moi à l'ordre.

Il m'a semblé important de commencer par vous présenter notre compagnie aérienne. C'est une histoire intéressante qui forme le contexte de mes commentaires, ce soir.

Canadian North est une entreprise détenue intégralement par des intérêts autochtones. Nous sommes une filiale de NorTerra. Notre société mère appartient à 50 p. 100 à l'Inuvialuit Development Corporation, pour les Inuvialuits de l'Arctique de l'Ouest, et à 50 p. 100 à une société appelée Nunasi Corporation, qui est la propriété des Inuits du Nunavut.

La compagnie, qui a été administrée par une succession de propriétaires du Sud, dessert le Nord depuis plus de 80 ans, mais compte tenu de notre structure de propriété actuelle notre mandat est fortement axé sur le Nord. Notre mission consiste à offrir des services de transport aérien sûrs et fiables dans le Nord. Nous avons pour mandat de réaliser des profits mais aussi de fournir des emplois et des perspectives de carrière aux bénéficiaires des ententes de revendications territoriales représentés par les deux propriétaires de la compagnie.

Il faut bien comprendre que la société est financée par des prêts bancaires et des capitaux propres, comme toute autre société privée. L'argent versé en règlement des revendications territoriales n'a pas contribué à l'édification de Canadian North ni des quatre autres filiales de NorTerra. C'est un investissement du Nord, avec des propriétaires et des clients du Nord.

Canadian North provides scheduled services to 13 communities across the Northwest Territories and Nunavut. We operate our scheduled service from two basic southern gateways of Edmonton and Ottawa and operate from two key northern hubs, Yellowknife and Iqaluit, providing essential transportation for economic activity, medical patient transport and the carriage of perishable foods, among other things.

The company also provides extensive workforce transportation charters across Southern Canada to service the oil sands in Alberta, three diamond mines in the Northwest Territories, and gold and iron ore mines in Nunavut. We have invested over \$30 million in recent years to develop our infrastructure to support new operations in the Baffin region of Nunavut alone. We have also commenced a program of bringing into service newer-generation 737-300 aircraft to service primarily our charter traffic.

The company directly employs 650 people, of which 14 per cent are either Inuit or Inuvialuit. We also contract extensively in the North with contractors whose employee contingent is in excess of 80 per cent Inuit or Inuvialuit. In 2008, which is the last time we actually did the economic study, our annual production was \$214 million and our stimulus to GDP was estimated at \$160 million.

Each year we carry hundreds of thousands of both scheduled and charter passengers and millions of kilos of cargo, including perishable foods. We operate with a fleet of nine Boeing 737-200s, two and soon to be three 737-300s and four Canadian-made de Havilland Dash 8s. We cover the largest geographic footprint of any domestic carrier in Canada with flights operating as far North as Alert and across Southern Canada from Vancouver to Newfoundland.

The focus of this presentation will be narrowed to include comments relative to northern infrastructure issues and a few observations on the current competitive landscape in the North and how our infrastructure shortcomings are negatively impacting potentially our ability to continue to provide vital air service beyond our northern hubs.

It is indisputable that air transportation and economic development are closely connected. In the North this is particularly so given the lack of alternative seasonal transportation modes, barges, ships and ice roads, to most or all communities. It is also true, however, that the economic and operational challenges for northern carriers to provide this vital link are considerably greater than for carriers in the South. While we face a myriad of issues every day just because of the complex nature of any airline business, a key issue that requires our collective attention is the need for appropriate air transportation infrastructure in the North.

Canadian North offre un service régulier vers 13 collectivités des Territoires du Nord-Ouest et du Nunavut. Nos services réguliers sont offerts à partir de deux aéroports d'attache, Edmonton et Ottawa, et de deux plaques tournantes principales dans le Nord, Yellowknife et Iqaluit. Ces services de transport sont essentiels à l'activité économique, au transport des patients et au transport de denrées périssables, entre autres.

Notre société assure également d'importants services de vol nolisé pour emmener les travailleurs du sud du Canada vers les sables bitumineux, en Alberta, les trois mines de diamants, dans les Territoires du Nord-Ouest, et les mines d'or et de fer du Nunavut. Ces dernières années, nous avons investi plus de 30 millions de dollars pour renforcer notre infrastructure à l'appui de nos nouvelles opérations dans la seule région de Baffin, au Nunavut. Nous avons également lancé un programme pour mettre en service un aéronef plus récent, le 737-300, principalement pour les vols nolisés.

La société compte 650 employés, dont 14 p. 100 sont Inuits ou Inuvialuits. Nous avons également d'importants contrats dans le Nord avec des entrepreneurs dont l'effectif est à plus de 80 p. 100 inuit ou inuvialuit. En 2008, dernière année pour laquelle nous avons réalisé une étude économique, notre production annuelle s'élevait à 214 millions de dollars et notre effet de levier sur le PIB était estimé à 160 millions de dollars.

Chaque année, nous transportons des centaines de milliers de passagers, à bord de vols réguliers ou nolisés, et des millions de kilos de marchandises, dont des denrées périssables. Nous exploitons une flotte qui comprend neuf Boeing 737-200, deux — et bientôt trois — 737-300 et quatre Dash 8 de Havilland, de fabrication canadienne. Nous couvrons un plus vaste territoire que tout autre transporteur national au Canada, avec des vols allant jusqu'à Alert et de Vancouver à Terre-Neuve dans le sud.

Mon exposé portera notamment sur les problèmes d'infrastructure du Nord, et je ferai quelques remarques au sujet de l'état de la concurrence actuellement dans le Nord et de la façon dont les lacunes de notre infrastructure minent notre capacité d'assurer un service aérien essentiel au-delà de nos plaques tournantes septentrionales.

Le transport aérien et le développement économique sont étroitement liés, cela est indiscutable. Dans le Nord, c'est particulièrement vrai compte tenu de l'absence d'autres modes de transport saisonniers, barges, navires et routes de glace, pour la plupart des collectivités. Il est toutefois également vrai que les défis économiques et opérationnels auxquels un transporteur septentrional doit faire face pour assurer ce lien vital sont considérablement supérieurs à ceux que connaissent les transporteurs du Sud. Nous devons quotidiennement régler une foule de problèmes simplement en raison du caractère complexe de l'activité aérienne. Une des grandes questions sur laquelle nous devons collectivement nous pencher est la nécessité d'avoir une infrastructure de transport aérien appropriée dans le Nord.

There are a variety of shortcomings in the northern air transportation environment that currently impact our operations. Inadequate ramp space, which restricts operations and creates an increased hazard on the ground for our passengers and our aircraft; restricted air terminal building space, which often causes flight delays and terrible congestion problems; insufficient fuel storage capability, particularly in the Eastern Arctic communities, which regularly results in flight cancellations, flight diversions and expensive fuel tankering; insufficient number of automated weather observation stations, or what you may have heard called AWOS, across the Arctic. Weather data in the North is very sparse and the area that we cover is huge. Many locations in the North rely on community airport radio stations, or CARS, to provide weather reporting service. Most of these operate for only limited hours and often have staffing problems that further reduces their operational hours. This has resulted in numerous cancelled flights or diversions, both of which add to the cost of the transportation product that we are trying to provide in the North. Weather reporting in the North would obviously be greatly enhanced by the installation of more AWOS with video capability, and it would allow us to have 24-7 coverage, without related staffing issues that we face now.

Another issue is runways that are too short to accommodate larger and more cost-effective aircraft, thereby exacerbating the cost-of-living issues that exist in the North, and finally gravel runways. Currently there are only six paved runways in the Northwest Territories and Nunavut combined, representing a mere 10 per cent of total runways in those two territories.

Out of all the issues we face, my presentation today will focus on the need to address the matter of gravel runways. You might ask why that is so important. The problem is the lack of modern jet aircraft certified to operate onto gravel runways, which means basically that we are forced to continue using older aircraft in our fleet to provide scheduled and economically important charter services to the North. These aircraft have high fuel consumption rates relative to more modern fleet types, and it is becoming increasingly more challenging to operate and maintain these aircraft in an economical fashion. The aircraft are safe but the cost of keeping them safe continues to escalate. The costs are, by necessity, passed on to our customers. We are in a bit of a revolving door here.

The 737-200 is the most modern jet aircraft capable of operating onto gravel runways. The oldest of these aircraft in our fleet was built in 1976, the newest in 1987. 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. Boeing, the manufacturer of the 737-200, charges us currently between \$500,000 and \$600,000 to put a serial number of a particular aircraft on the supplemental type certificate, which is the document that certifies a 737-200 to operate onto gravel.

En matière de transport aérien, il existe dans le Nord diverses lacunes qui nuisent actuellement à nos opérations : l'insuffisance des aires de trafic, qui limite les opérations et accroît les risques au sol pour nos passagers et nos aéronefs; l'exiguïté des terminaux aériens, qui crée souvent des retards de vol et de terribles problèmes de congestion; la capacité inadéquate de stockage de carburant, en particulier dans les collectivités de l'Arctique oriental, qui cause régulièrement des annulations de vol, des détournements et des coûts élevés de transport de carburant; le nombre insuffisant des stations d'observation météo automatisées, ce qu'on appelle les AWOS, dans l'Arctique. Les données météo dans le Nord sont rares, et la zone que nous desservons est immense. De nombreux endroits dans le Nord comptent sur les stations-radio d'aérodrome communautaire, les CARS, pour diffuser les bulletins météo. La majorité de ces stations fonctionnent seulement quelques heures par jour et éprouvent souvent des problèmes d'effectif qui réduisent encore les heures de service. Cette situation a entraîné nombre d'annulations et de détournements, ce qui augmente les coûts des transports que nous tentons d'offrir dans le Nord. Le service de bulletins météo dans le Nord serait considérablement amélioré par l'installation de nouvelles AWOS avec une capacité vidéo, ce qui nous donnerait une couverture permanente, sans les problèmes d'effectif actuels.

Par ailleurs, les pistes sont trop courtes pour accueillir les gros aéronefs plus économiques, ce qui exacerbe les questions de coût de la vie dans le Nord et, finalement, il y a le problème des pistes en gravier. À l'heure actuelle, il n'y a que six pistes revêtues dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut, soit à peine 10 p. 100 du total des pistes dans ces deux territoires.

Nous avons une foule de problèmes, mais mon exposé d'aujourd'hui portera sur la nécessité de remédier à la question des pistes en gravier. Vous vous demandez pourquoi cela est si important? C'est parce que très peu d'aéronefs à réaction modernes sont homologués pour utiliser les pistes en gravier. Nous devons donc continuer d'utiliser des aéronefs anciens pour offrir le service régulier et le service de vols nolisés, si important sur le plan économique dans le Nord. Ces aéronefs consomment beaucoup plus de carburant que les aéronefs modernes, et il est de plus en plus difficile de les exploiter et de les entretenir de façon économique. Les aéronefs sont sûrs, mais les coûts d'entretien pour qu'ils le restent continuent d'augmenter. Ces coûts sont nécessairement répercutés sur nos clients. C'est un peu une porte tournante que nous avons là.

Le 737-200 est l'aéronef à réaction le plus moderne qui puisse encore utiliser les pistes en gravier. Dans notre flotte, le plus ancien de ces aéronefs a été construit en 1976, le plus récent, en 1987. Il n'y a pas d'aéronefs de nouvelle génération qui sont homologués pour utiliser une surface non revêtue. Aucun ne sera construit, et s'il y en avait, aucun des transporteurs du Nord n'aurait les moyens d'en acheter. Boeing, le fabricant du 737-200, demande actuellement entre 500 000 et 600 000 \$ pour attribuer un numéro de série à un aéronef sur le certificat de type supplémentaire — c'est le document qui certifie qu'un 737-200 peut utiliser une piste en gravier.

The gravel kit itself, the thing that helps us to be able to operate physically on to the runway, is another half a million dollars. That cost for certification is for our gravel kit that was certified more than 30 years ago, which is to be installed on an aircraft which may fetch less than \$2 million in the open market today. Imagine the amortization costs for a new-generation certification that would have such a small demand that only northern carriers basically in Canada and some of the circumpolar regions would require such an aircraft. The costs would be astronomical.

Non-gravel runway surfaces are obviously expensive to implement and maintain, so this is the other side of the issue. However, it is in our collective best interests to find a cost-effective and cost-shared solution to this issue. As I have said, the aerospace manufacturers are unlikely to accept the challenge of certifying a modern jet aircraft for gravel operations because worldwide demand for this capability is very low and the cost to the interested carriers would be prohibitively high. Consequently, the preferred solution would be to find a surface covering that would meet the aircraft manufacturers' standards for paved runway operations as well as provide a low-cost runway maintenance solution. Gravel runways are not inexpensive to put in, but they do have a benefit in terms of maintenance because once they have undulations in them, and so on, you just put a grader on them and flatten them out. You cannot do that with a paved runway. As long as a single gravel runway remains in the North, the need for older jet aircraft will continue. It has to be an all-or-none solution that we find to this issue.

What does this all mean for northerners if we do not find a solution? It means they are it destined to fly on older generation aircraft, which are becoming increasingly more expensive to maintain and burn at least 20 per cent more fuel than some newer-generation aircraft. All this adds up to higher costs for northern carriers, which must be passed on to their customers.

This higher-cost reality has the added downside that we are not able to be as cost competitive as southern carriers, who are not constrained by their environment from utilizing fuel efficient and modern aircraft. Canadian North has demonstrated its willingness to upgrade its fleet with the introduction of a newer-generation 737-300, but the opportunity for us to move completely away from the older generation 200 does not exist at this time. This lack of competitiveness is further exacerbated by the fact that much of our fuel in the North is acquired in the North, making it more expensive than the average fuel cost for our southern competitors.

At the outset, I said I would make some comments about our competitive landscape in the North and why gravel runways are a key to jeopardizing efficient and affordable air transportation for the North beyond our northern hubs. How is this a connection, you might ask? The relationship is this: The traffic at our northern hubs represents about 0.004 per cent of the total enplanements amongst major airports in the country based on 2008 data, but I would suggest that it is no different today. We have higher costs of operation due to operating environment constraints, as

L'équipement pour piste non revêtue, ce qui nous permet d'utiliser la piste, coûte un demi-million de dollars de plus. Le coût d'homologation porte sur un équipement pour piste non revêtue qui a été homologué il y a plus de 30 ans et qui sera installé sur un aéronef qui vaut sans doute moins de 2 millions de dollars sur le marché actuel. Imaginez les coûts d'amortissement pour l'homologation d'appareils de nouvelle génération qui seraient très peu en demande puisque seuls les transporteurs du Nord du Canada et ceux de certaines régions circumpolaires ont besoin d'un tel aéronef. Cela serait astronomique.

Les pistes revêtues sont évidemment coûteuses à construire et à entretenir; c'est l'autre aspect de la question. Toutefois, nous avons tous intérêt à trouver une solution à ce problème qui soit économique et à coûts partagés. Comme je l'ai dit, les fabricants du secteur aérospatial n'accepteront probablement pas de s'attaquer aux défis d'homologation d'un aéronef moderne pour les pistes en gravier parce que la demande mondiale pour cette capacité est très faible et que le coût serait prohibitif pour les transporteurs intéressés. En conséquence, il serait préférable de trouver un revêtement qui répondrait aux normes des fabricants d'aéronefs pour l'exploitation sur piste revêtue mais pourrait être entretenu à faible coût. Il n'est pas bon marché de construire des pistes en gravier, mais ces pistes ont l'avantage d'être plus simples à entretenir lorsqu'elles présentent des ondulations, notamment. Il suffit de faire passer une niveleuse pour les remettre en état. Cela est impossible sur une piste revêtue. Tant qu'il restera une seule piste en gravier dans le Nord, il faudra continuer d'utiliser des aéronefs anciens. Nous devons trouver une solution pour tous.

Qu'arrivera-t-il aux habitants du Nord si nous ne trouvons pas de solution? Ils devront utiliser des aéronefs anciens, de plus en plus coûteux à entretenir et qui consomment au moins 20 p. 100 de plus de carburant que les nouveaux. Tout cela ajoute aux coûts des transporteurs du Nord, qui les répercutent sur leurs clients.

Ces coûts élevés font d'autres conséquences puisque nous ne pouvons pas faire concurrence aux transporteurs du Sud, que rien dans leur environnement n'empêche d'utiliser des aéronefs modernes et économes de carburant. Canadian North a montré qu'il était prêt à moderniser sa flotte en adoptant le 737-300, un appareil plus récent, mais nous ne pouvons pas envisager d'abandonner complètement les aéronefs de série 200. Ce manque de compétitivité est exacerbé par le fait qu'une grande partie du carburant que nous utilisons dans le Nord est acheté dans le Nord, où son prix est bien supérieur à ce que paient en moyenne nos concurrents du Sud.

D'entrée de jeu, j'ai dit que je ferais des commentaires sur la concurrence dans le Nord et la raison pour laquelle les pistes en gravier constituent un des principaux obstacles à l'instauration de services de transport aérien efficaces et abordables pour le Nord par delà nos plaques tournantes septentrionales. Vous vous demandez quel est le lien? Je vous explique : le trafic à nos plaques tournantes du Nord correspond à environ 0,004 p. 100 de l'embarquement total des grands aéroports du pays, d'après des données de 2008, mais je crois que c'est encore vrai aujourd'hui.

discussed above. We provide essential service to many communities beyond our northern hubs on small, long, thin routes. We move medical patients, perishable foods, workers and families, to, from and within the North. Many of the communities we serve from our northern hubs have populations of fewer than 1,000 people each. All the freight we carry into the North is more or less one-way freight; nothing to speak of comes South again in terms of cargo. The weather is harsh and we de-ice our aircraft almost 12 months out of the year, another increase in cost over what the southern carriers have to endure. We do this because our owners live, work and raise their families in the North and air service is vital to them and their futures.

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. We recognize the importance of trying to provide northerners with cost-effective transportation, but our ability to do this is hampered by many of the things I have discussed. All of this is challenged when we face competition from large southern carriers who enjoy the benefits of large markets served with modern fuel-efficient aircraft, operated in warmer climates, filled with less expensive fuel, who select to serve only the easy part of our market and leave us the harder job of providing a full scheduled network across all of the North.

Competition is a delicate balance between ensuring consumers receive the best price possible and creating an environment where eventually many of the competitors are unable to stay in business with the inevitable result that prices rise to a more realistic level as capacity diminishes and the quality and level of service declines. We want a sustainable air transportation marketplace for the entire North. We feel there is a good opportunity for the development of federal and territorial strategies and policies that would recognize the important role that northern air carriers play and serve to help sustain ongoing service across the entire Arctic region. These strategies and policies should encourage and support the establishment of air transportation hubs that have already been set up by northern carriers, such as Canadian North.

We believe that a northern aviation strategy should do several things. It should recognize the value of northern travel imports and exports; ensure that northern marketing initiatives feature northern air carriers as the gateway carriers to the North; subject to competitive pricing, of course, ensure that government travel purchases are used to support northern carriers; encourage and facilitate alliances between mainline carriers and northern carriers

Nous avons des coûts d'exploitation supérieurs, en raison des contraintes de notre contexte opérationnel, que j'ai présentées ci-dessus. Nous assurons un service essentiel à de nombreuses collectivités au-delà des plaques tournantes du Nord, sur des trajets courts, longs ou étroits. Nous transportons des patients, des denrées périssables, des travailleurs et leurs familles, tout ce qui se rend dans le Nord ou en revient. Nombre des collectivités que nous desservons depuis nos plaques tournantes comptent moins de 1 000 habitants. Toutes les marchandises que nous transportons dans le Nord sont un fret à sens unique; il n'y a pratiquement aucun fret à destination du Sud. Le climat est rigoureux et nous devons déglacer nos avions presque 12 mois par année, ce qui augmente encore nos coûts relativement à ceux des transporteurs du Sud. Nous offrons le service parce que nos propriétaires vivent, travaillent et élèvent leurs familles dans le Nord et qu'un service aérien est essentiel pour eux et pour leur avenir.

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. Nous reconnaissons qu'il importe d'essayer d'offrir aux habitants du Nord des services de transport économiques, mais notre capacité de le faire est entravée par nombre des facteurs dont j'ai parlé. Tout cela est remis en question lorsque nous sommes confrontés à la concurrence des grands transporteurs du Sud qui ont l'avantage de vastes marchés desservis avec des avions modernes et économes de carburant, dans des climats plus favorables, à des endroits où il est facile de trouver du carburant moins cher, et qui choisissent de desservir uniquement les segments faciles de notre marché et nous laissent le travail difficile d'assurer un service régulier dans l'ensemble du Nord.

La concurrence est un équilibre délicat entre offrir à nos clients un service au meilleur prix possible et créer un climat où, un jour, nombre de nos concurrents seront incapables de se maintenir ce qui aura inévitablement pour effet de relever les prix à un niveau plus réaliste à mesure que la capacité diminuera et que la qualité et le niveau des services baisseront. Nous voulons un marché viable pour le transport aérien dans l'ensemble du Nord. Nous croyons qu'il y a là une belle occasion d'élaborer des stratégies et des politiques fédérales et territoriales qui reconnaîtraient le rôle important des transporteurs aériens du Nord et contribueraient à assurer un service permanent et viable dans l'ensemble de la région arctique. Ces stratégies et ces politiques devraient encourager et appuyer le développement de plaques tournantes que les transporteurs du Nord, notamment Canadian North, ont déjà créées.

Nous croyons qu'une stratégie du transport aérien dans le Nord devrait avoir plusieurs buts. Elle devrait reconnaître la valeur des importations et des exportations dans le Nord, veiller à ce que les initiatives de commercialisation dans le Nord mettent en évidence les transporteurs aériens du Nord comme lien avec la région; tant que les prix sont concurrentiels, évidemment, utiliser de préférence les transporteurs du Nord pour les déplacements du

at our southern gateways as opposed to at our northern hubs; and make the modernization of northern aviation infrastructure a priority.

These strategies and policies would benefit all northerners. It is certainly quite possible to have the best of all worlds for northerners, we believe: modern aircraft, northern-based hubs, competitive fares and network access to the rest of the world.

That concludes my formal comments, and I am happy to answer whatever questions you might have.

The Deputy Chair: That is very good. Thank you very much. I would like to begin by introducing our committee. To my immediate left is Senator Mercer from Nova Scotia, Senator MacDonald from Nova Scotia, Senator Martin from British Columbia, Senator Zimmer from Manitoba, Senator Verner from Quebec, Senator Boisvenu from Quebec, and Senator Cochrane from Newfoundland.

Ms. Medve: Newfoundland is a lot like the North. You know what I am talking about.

Senator Mercer: First, I appreciate your presentation. Thank you for coming here. To put it in context, I have been to the North. I have been to Whitehorse, Yellowknife, Rankin and Iqaluit. I was brave enough, on the most recent visit, to visit all of them in February, which is a good opportunity to see them at their best.

Ms. Medve: You have seen the South/North, then.

Senator Mercer: A couple of questions out of your presentation intrigued me. You talked about your fuel costs being extraordinarily high. If I heard you correctly, you were purchasing your fuel in the North as opposed to purchasing your fuel in the South. You originate a fair number of flights in the South, and I know here in Ottawa is one place where your flights leave on a regular basis. Obviously, you have to refuel at some point. Do you not try to refuel in the South as opposed to the North?

Ms. Medve: Yes, we do, and I talked about fuel tankering. The issue there is, for example, the Ottawa-Iqaluit flight is three hours one way. Depending on the load that we are carrying, the payload between cargo and passengers, there is a minimum amount of fuel we are required to carry from a regulatory point of view. Aircraft all have a maximum takeoff weight. It is the weight of the aircraft, the weight of the passengers, cargo and their bags, the minimum fuel that we have to carry. If there is any room left over, between all of that and the minimum takeoff weight on the airplane, we can add the cheaper southern fuel, and we will take it so we can draw less fuel in the North. The problem is that we often have very rotten weather. Our landing alternates are very far apart. If it is bad weather, we then have to carry additional fuel from the South that may get burned, and so on.

gouvernement; encourager et faciliter les alliances entre grands transporteurs et transporteurs du Nord dans les aéroports du Sud plutôt qu'à nos plaques tournantes du Nord; faire de la modernisation de l'infrastructure aérienne du Nord une priorité.

Ces stratégies et ces politiques profiteraient à tous les habitants du Nord. Il est certainement possible d'avoir le meilleur des deux mondes pour les habitants du Nord : des aéronefs modernes, des plaques tournantes dans le Nord, des tarifs concurrents et un accès au réseau qui mène vers le reste du monde.

Voilà qui met fin à mes commentaires, mais je répondrai avec plaisir à vos questions.

Le vice-président : C'est excellent. Merci beaucoup. J'aimerais commencer par présenter les membres de notre comité. À ma gauche, le sénateur Mercer, de la Nouvelle-Écosse, le sénateur MacDonald, de la Nouvelle-Écosse, le sénateur Martin, de la Colombie-Britannique, le sénateur Zimmer, du Manitoba, le sénateur Verner, du Québec, le sénateur Boisvenu, du Québec, et le sénateur Cochrane, de Terre-Neuve.

Mme Medve : Terre-Neuve ressemble beaucoup au Nord, alors vous savez de quoi je parle.

Le sénateur Mercer : Premièrement, merci de cet exposé. Merci d'être venue. Pour vous situer un peu, je suis allé dans le Nord. J'ai visité Whitehorse, Yellowknife, Rankin et Iqaluit. J'ai même été assez courageux, lors de ma dernière visite, pour en faire la tournée en février, ce qui m'a permis de voir ces collectivités à leur meilleur.

Mme Medve : Vous connaissez donc le Sud et le Nord.

Le sénateur Mercer : J'ai deux ou trois questions inspirées de votre exposé. Vous avez parlé du coût du carburant, qui est extraordinairement élevé. Si je vous ai bien comprise, vous achetez votre carburant dans le Nord, plutôt que dans le Sud. Nombre de vos vols commencent pourtant dans le Sud, et je sais que vous avez des vols qui repartent régulièrement d'ici, d'Ottawa. Évidemment, vous devez faire le plein. Est-ce que vous n'essayez pas de faire le plein dans le Sud plutôt que dans le Nord?

Mme Medve : Oui, et j'ai parlé de transport de carburant. Le problème, par exemple, c'est que le vol Ottawa-Iqaluit dure trois heures. Selon la charge que nous transportons, les marchandises et les passagers, nous sommes tenus d'emporter un minimum de carburant. C'est le règlement. Tous les aéronefs ont un poids maximal au décollage. C'est le total du poids de l'aéronef, des passagers, des marchandises et des bagages, plus la quantité minimale de carburant que nous devons transporter. S'il y a du jeu, entre notre poids et la charge minimale au décollage, nous pouvons prendre plus de carburant dans le Sud, où il est moins cher, de sorte que nous aurons à en acheter moins dans le Nord. Le problème, c'est que les conditions météo sont souvent difficiles. Nos aérodromes de décollage sont très éloignés. S'il fait mauvais, nous devons transporter plus de carburant du Sud, qui sera consommé, et cetera.

We do try to do it. Three of our four Dash 8s are based in Iqaluit. They take all their fuel from Iqaluit North. We try to pick up fuel in Iqaluit, as it is the cheapest. We very often are dealing with no storage facilities in some of the Eastern Arctic communities, so it is difficult to do it in an economic way. Most of our fuel is taken from northern stations.

Senator Mercer: One of the challenges is there is no port in the North. There is talk by successive governments to put in a port in Iqaluit so ships can dock as opposed to sitting off shore and barging whatever product. It creates a problem, and I appreciate that.

Cargo becomes even more important when we talk about air travel to the North. Passengers are important, but you are not going north without filling every available spot with some cargo. What is the percentage of your business between cargo and passenger travel?

Ms. Medve: In our airline, if we just focus on the scheduled part of our business, because our charter business is primarily passenger charter, so on the scheduled side, of the 50 per cent that it is, it is about 30/20. It is a big and growing part of our business. As I said, the issue there is that we operate our 737s in what is called a Combi configuration, so the bulkhead can move and you can carry more or less volume of cargo on pallets. We try to change that to suit the passenger load and the cargo to maximize the payload on the airplane. The problem is we are very often carrying rocks and water south as a means of ballast to make the centre of gravity on the airplane appropriate because there is nothing coming south.

Senator Mercer: It is okay if some of those rocks are diamonds.

Ms. Medve: I am always happy when my guys say we have some mining material to carry back and it is in the form of rocks. It makes my day when someone will pay us to do that, but it does not happen all that often.

Senator Mercer: In the last few months, we have heard of a number of safety incidents in the North. It has been across the North and not isolated in any one location. In one incident, we were lucky that the military happened to be in the neighbourhood when it happened. It was wonderful. As someone who is an expert in operating in Northern Canada, does this point to a safety concern across the North, or it is just the luck of the draw that we have had this number of incidents in this short period of time?

Ms. Medve: To answer your question fully would invite me to speculate on the causes of those incidents.

Senator Mercer: I appreciate that.

Nous essayons, pourtant. Trois de nos quatre Dash 8 sont basés à Iqaluit. Ils se ravitaillent entièrement à Iqaluit Nord. Nous essayons de prendre notre carburant à Iqaluit, où il est le moins cher. Dans certaines collectivités d'Arctique oriental, nous n'avons pas d'installations de stockage alors c'est difficile de le faire de façon économique. La majorité de notre carburant vient des stations du Nord.

Le sénateur Mercer : L'un des problèmes, c'est qu'il n'y a pas de port dans le Nord. Les gouvernements successifs en ont parlé, pour Iqaluit, et les navires pourraient aborder plutôt que de rester au large et de décharger leurs produits au moyen de barges. C'est un problème, je le reconnais.

Les marchandises deviennent de plus en plus importantes quand on parle de transport aérien dans le Nord. Les passagers sont importants, mais vous n'allez pas au Nord sans remplir tout l'espace disponible avec des marchandises. Comment se répartissent vos activités entre les marchandises et les passagers, en pourcentage?

Mme Medve : Pour nous, si nous parlons seulement des vols réguliers, parce que nous avons aussi des vols nolisés qui transportent surtout des passagers... alors dans le cas des vols réguliers, ce qui forme environ 50 p. 100 de nos activités, c'est environ 30/20. C'est une partie de plus en plus importante de nos activités. Comme je l'ai dit, nous utilisons des 737 dans ce qu'on appelle une configuration combinée : les cloisons peuvent être déplacées et vous pouvez emporter plus ou moins de marchandises sur palettes. Nous essayons de modifier la configuration pour accepter des passagers et des marchandises afin d'optimiser la charge utile dans l'aéronef. Le problème, c'est que très souvent nous devons transporter des pierres et de l'eau vers le Sud comme ballast, pour ajuster le centre de gravité de l'aéronef, parce que rien n'est envoyé vers le Sud.

Le sénateur Mercer : Ce serait bien si certaines de ces pierres étaient des diamants.

Mme Medve : Je suis toujours heureuse lorsqu'on me dit qu'il y a des minéraux à transporter, et c'est sous forme de pierres. C'est vraiment bien d'être payé de cette façon, mais cela n'arrive pas très souvent.

Le sénateur Mercer : Ces derniers mois, il y a eu divers incidents de sécurité dans le Nord. Dans tout le Nord, pas dans un endroit en particulier. Dans un cas, nous avons été chanceux parce que les militaires se trouvaient dans le secteur lorsque cela s'est produit. C'était une chance. Vous qui connaissez bien les conditions d'exploitation dans le Nord, est-ce que cela traduit un problème de sécurité dans l'ensemble de la région ou est-ce simplement un hasard que nous ayons eu un tel nombre d'incidents en si peu de temps?

Mme Medve : Pour répondre à votre question, je devrais spéculer sur les causes de ces incidents.

Le sénateur Mercer : C'est juste.

Ms. Medve: They are all in the hands of the Transportation Safety Board at this moment. We do not know the causes, so I really cannot comment on that.

Senator Mercer: Are you concerned about safety as an ongoing concern in the operation of not just your airline but also the other airlines that operate north of 60°?

Ms. Medve: I cannot comment on the other guys. What can I tell you is this: We operate to the same standards as all the southern carriers in terms of regulatory compliance. We have to. It is not a choice. It is something we take very seriously. We have a fully operational safety management system program in place.

Since we do a lot of flying for some of the oil sands companies, the diamond mines, gold mines and so on, we are audited. We have auditors in our building this week from one of our big oil customers, for example. We are audited eight or ten times a year by external auditors. We do take it very seriously, and I think that is all we can do.

This is inherent risk in operating aircraft. The safest way for them to be is on the ground, but obviously that does not work. There is a risk. I think it is a manageable risk. We have a very good safety record at this moment, but I do not think you can ever take that for granted. We are focusing on making sure that we do not become complacent and that we learn from whatever we might, once the investigation into the incidents that have happened recently in the North comes out. Hopefully there will be information they can provide to us that will be good guidance for us to improve our safety record even more.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you for being here, Ms. Medve. You are very courageous. I know that, being from the North-West region of Quebec where air transportation is always a problem because of demography.

There is a human side to your work that intrigues me. What career path did you follow in order to become president of the company you are now managing?

[English]

Ms. Medve: It was kind of not a direct route to my current position. I trained as a lawyer and graduated in the early 1980s. I had articulated in the Northwest Territories, and then I articulated in the South. Then I woke up one day and I was a lawyer for the government in Regina. I thought, "Oh, my, this is not what I had in mind." It was very hard to find work, if you can recall, in the early 1980s. It was very difficult for anyone to find work, including lawyers. As the grasshoppers were jumping at me in Regina, I decided to call a family friend who ran a little airline in Saskatchewan where I grew up and went to school, and I begged a

Mme Medve : Tous les cas font actuellement l'objet d'enquêtes du Bureau de la sécurité dans les transports. Nous ignorons les causes, et je ne peux rien dire à ce sujet.

Le sénateur Mercer : Est-ce que la sécurité est constamment une source d'inquiétude pour vous, non seulement pour votre compagnie aérienne, mais aussi pour les autres transporteurs qui exploitent des services au nord du 60° parallèle?

Mme Medve : Je ne peux pas parler pour les autres, mais je peux vous dire ceci : nous appliquons les mêmes normes que tous les transporteurs du Sud pour ce qui est du respect des règlements. Il le faut. Ce n'est pas une option. C'est quelque chose que nous prenons très au sérieux. Nous avons un programme opérationnel complet de gestion de la sécurité.

Comme nous assurons souvent des services de transport pour les sociétés d'exploitation des sables bitumineux, des mines de diamants, des mines d'or, et cetera, nous sommes vérifiés. Nous avons cette semaine dans nos bureaux les vérificateurs d'un de nos principaux clients du secteur pétrolier, par exemple. Nous sommes vérifiés huit ou dix fois par année par des vérificateurs de l'extérieur. Nous prenons cela très au sérieux, c'est tout ce que nous pouvons faire.

Il y a un risque inhérent à l'exploitation d'un aéronef. Il n'y a qu'au sol qu'on soit vraiment en sécurité, mais évidemment cela ne donne rien. Il y a un risque. Je crois que c'est un risque qui peut être géré. Nous avons d'excellents antécédents de sécurité actuellement, mais je ne crois pas que nous ne puissions jamais nous endormir sur nos lauriers. Nous nous efforçons de rester vigilants et nous chercherons à tirer toutes les leçons qui s'imposent lorsque les rapports d'enquête sur les incidents récents dans le Nord seront publiés. J'espère qu'il y aura de l'information que nous pourrions utiliser pour nous guider et améliorer notre dossier de sécurité.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Madame Medve, merci beaucoup de votre présence ici. Vous avez beaucoup de courage, étant originaire du nord-ouest du Québec, où le transport aérien est toujours difficile à cause de la démographie.

Il y a un aspect humain qui m'intéresse dans votre travail. Quel a été votre parcours professionnel avant de devenir présidente de l'entreprise que vous gérez aujourd'hui?

[Traduction]

Mme Medve : Je suis arrivée un peu par hasard à mon poste actuel. J'ai une formation d'avocate, j'ai obtenu mon diplôme au début des années 1980. J'ai fait mon stage dans les Territoires du Nord-Ouest, puis dans le Sud. Et un jour je suis devenue avocate pour le gouvernement, à Regina. Je me suis dit que ce n'était pas tout à fait ce que j'avais envisagé comme carrière. Il était très difficile de trouver du travail, vous vous en souvenez, au début des années 1980. Il était très difficile pour n'importe qui de trouver du travail, même pour les avocats. Il y avait trop de sauterelles, à Regina, j'ai décidé d'appeler un ami de la famille qui administrait

job. That was in 1985, and I went initially to work as his in-house counsel but very quickly got into other parts of the business. He was bought out by a company that you may be familiar with called Time Air that eventually became one of the airlines of what was then Canadian Regional Airlines and eventually formed Jazz and that whole story.

I then started an aviation management consulting company with a friend and business partner for about 15 years. We were hired by NorTerra to do the acquisition of Canadian North on their behalf and so provided consulting work for them over the years. Then the opportunity came up for this job, and I applied and took the job in 2007.

[Translation]

Senator Boisvenu: If I know anything about air transportation, it is because I have lived in the James Bay and Hudson Bay region. It is a region you are familiar with. For the last 30 years, the rates have skyrocketed while the quality of carriers was dropping. In the old days, we flew on board the D-C9s of the big airlines. Today, it is with regional aircraft.

In your work, did you see the same evolution, that is to say a definite increase of rates and a drop in quality in terms of aircraft serving the Canadian North-West?

[English]

Ms. Medve: I would answer you this way: I think we have all experienced huge cost increases. It is part of the reason why I am saying that gravel runways mean we are operating older-generation aircraft, which burn a lot of fuel. Our fuel cost went up 20 per cent this year, which is 20 per cent on airplanes that are 20 per cent less efficient in fuel burn than the not absolute new-generation jets but even the 737-300. That is just fuel costs. The cost of maintenance, the cost of air navigation services, the cost of food — everything has gone up. If you look at what happened to airfares over that time, they have consistently gone down. My point is that it makes it very difficult to provide good service across the North, but I think we have really done a pretty good job. We are competitive. Ourselves and First Air are the primary competitors in all markets in the North. Our Dash 8 product is a very good product. It is a relatively modern aircraft. We have hot ovens and serve hot meals to our customers on our jets. Tell me where you get that anywhere else in the world. We have done a great job.

The challenge for us is when some of the larger carriers, like Air Canada and WestJet, come into our northern hubs at Yellowknife and Iqaluit and do what I call “cherry-picking.” Air Canada might fly to Yellowknife but not to Iqaluit because the

une petite compagnie de transport aérien en Saskatchewan, là où j’ai grandi et où j’ai fréquenté l’école, et je l’ai supplié de me donner du travail. C’était en 1985. J’ai d’abord travaillé comme avocate, à l’interne, mais très rapidement je suis passée à d’autres secteurs de l’entreprise. La compagnie a été achetée par une société que vous connaissez peut-être, la Time Air, qui a ensuite contribué à former les Lignes aériennes Canadien régional et, finalement, Jazz et tout ce groupe.

Avec une personne avec laquelle j’étais amie et partenaire depuis une quinzaine d’années j’ai ensuite fondé une société d’experts-conseils en gestion d’aviation. NorTerra a fait appel à nous pour l’acquisition de Canadian North et elle nous a fourni du travail d’expert-conseil au fil des ans. Puis, une possibilité d’emploi s’est présentée, j’ai posé ma candidature et je suis entrée en fonction en 2007.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : L’expérience que j’ai du transport aérien tient au fait que j’habitais dans la région de la baie James et de la baie d’Hudson, région que vous connaissez. On a connu, au cours des 30 dernières années, une augmentation fulgurante de la tarification et une baisse de la qualité des transporteurs. À l’époque on voyageait en D-C9 avec de grandes compagnies aériennes. Aujourd’hui, on se promène avec des avions régionaux.

Dans le travail que vous faites, avez-vous observé la même évolution, à savoir une augmentation assez forte de la tarification et une baisse de qualité en termes d’appareils qui desservent le Nord-Ouest du Canada?

[Traduction]

Mme Medve : Je dirais que nous avons dû faire face à d’énormes augmentations des coûts. C’est en partie pourquoi je dis que les pistes en gravier nous obligent à utiliser d’anciens aéronefs, qui consomment plus de carburant. Nos coûts de carburant ont augmenté de 20 p. 100 cette année, et nous parlons d’aéronefs qui consomment déjà 20 p. 100 de plus de carburant que des appareils qui ne sont même pas entièrement nouveaux, par exemple les 737-300. Et ce n’est que le coût du carburant. Les coûts d’entretien, les coûts des services de navigation, les coûts des aliments — tout a augmenté. Si vous regardez ce qui se passe du côté des tarifs aériens, ils n’ont cessé de diminuer. Il est donc très difficile d’offrir de bons services dans le Nord, mais je crois que nous faisons quand même un excellent travail. Nous sommes compétitifs. Nous-mêmes et First Air sommes les principaux concurrents dans tous les marchés du Nord. Notre Dash 8 est un excellent produit. C’est un aéronef relativement moderne. Nous avons des fours et nous servons des repas chauds à nos passagers à bord de nos avions à réaction. Dites-moi si vous pouvez obtenir le même service ailleurs dans le monde. Nous avons fait un excellent travail.

Pour nous, le défi se présente lorsque les grands transporteurs, Air Canada et WestJet, viennent sur les plaques tournantes du Nord, à Yellowknife et à Iqaluit, et choisissent leurs clients. Air Canada peut décider d’aller à Yellowknife, mais pas à Iqaluit,

market is too small. We have a small marketplace, increasing costs, a limited market base and downward pressure on fares. It makes it difficult for us to continue to provide a trans-Arctic service. We are a privately owned company. We are not subsidized in any way. It is out of the pockets of our shareholders that we do this. We have done a good job of maintaining the service levels under unrelenting pressure on the cost side. Unless we get the gravel runway fixed, I do not know what we will do.

[Translation]

Senator Boisvenu: I wanted to discuss with you the topic of gravel runways. It is a sort of dead end for you. Your aircraft keep getting older, and it is very expensive to acquire the newer aircraft that could land on these runways. It is the same situation in Northern Quebec, where we still have a number of gravel runways. Do you think that in the near future you will hit a wall? You must have an idea of what to expect?

[English]

Ms. Medve: There is a small glimmer of hope in my mind. Some companies are working on coming up with a kind of surface that we can put on the existing gravel runways that might meet the manufacturer's standards for paved runway operations. It will be expensive and costly to get the manufacturers on side; and I do not know who will bear that cost. I fear the carriers might have to do that. They are charging \$500,000 to \$600,000 to make a paper change, if you will, to certify the airplane. The cost has been amortized over 30 years so I can only imagine what it will cost in the end. I still think it is our best hope to moving beyond operating the airplanes we have now.

One alternative, perhaps not the best one, is that some of the more modern airplanes, the Dash 8400 for example, have an adaptable gravel kit. The cost of those airplanes is quite high. They do not travel as quickly as a jet. Any of you who have travelled in the North know the distances that we have to fly. They are not the best cost alternative, if you will. It is a compromise. The best thing we can collectively turn our minds to is to try to find a surface that will work.

The other issue I invite you to consider is that some of the runways we serve are connected with the diamond mines — BHP Billiton, Diavik and Snap Lake in the NWT and Baffin Iron Ore in Nunavut. They are all gravel strips at this time. Will those companies be motivated to work on this project if they think they have to fund them entirely on their own? Probably not. It might be in the best interests of economic development in the North if territorial governments and whoever else might contribute can turn their minds to working with industry to develop a solution on a cost-shared basis of some kind.

parce que le marché est trop petit. Nous avons un petit marché, des coûts en hausse, une base de marché limitée et des pressions à la baisse sur les tarifs. Il est très difficile de continuer à offrir un service transarctique. Nous sommes une société privée. Nous ne sommes pas subventionnés. C'est dans la poche de nos actionnaires que nous prenons les fonds. Nous avons réussi à maintenir les niveaux de service malgré les pressions constantes du côté des coûts, mais si les pistes en gravier ne sont pas modifiées, je ne sais pas ce que nous allons faire.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je voulais aborder avec vous le sujet des pistes graveleuses. Vous êtes dans une espèce de cul-de-sac. Les appareils vieillissent de plus en plus et les nouveaux appareils, qui peuvent atterrir sur ce genre de pistes, sont très exorbitants sur le plan des coûts d'acquisitions. C'est la même situation dans le Nord du Québec, où il y a encore beaucoup de pistes graveleuses. Est-ce que vous voyez venir un avenir proche où vous allez frapper un mur? Vous devez voir quelque chose venir en termes de finalité?

[Traduction]

Mme Medve : Selon moi, il y a une faible lueur d'espoir. Certaines entreprises essaient de trouver un type de revêtement que nous pourrions poser sur le gravier des pistes et qui répondrait aux critères d'homologation des fabricants pour l'exploitation sur piste revêtue. Il sera coûteux d'obtenir l'accord du fabricant, et j'ignore qui assumera ces coûts. Je crains que les transporteurs n'aient à le faire. On demande 500 000 ou 600 000 \$ pour effectuer un changement sur papier, en quelque sorte, pour certifier l'aéronef. Le coût est amorti sur 30 ans, alors je peux m'imaginer ce que ce sera au bout du compte. Je crois cependant que c'est notre meilleur espoir de passer à des aéronefs plus performants que les nôtres.

Une solution, peut-être pas idéale, serait d'avoir quelques aéronefs modernes, le Dash 8400 par exemple, avec un équipement pour utilisation sur piste non revêtue. Le coût de ces aéronefs est plutôt élevé, et ils ne sont pas aussi rapides que les avions à réaction. Si vous êtes déjà allé dans le Nord vous savez que les distances y sont immenses. Ces avions ne sont pas très intéressants sur le plan des coûts. C'est un compromis. Le mieux que nous puissions faire, c'est d'essayer de trouver un revêtement utilisable.

L'autre question que j'aimerais vous soumettre est la suivante : certaines des pistes que nous desservons sont reliées à des mines de diamants — BHP Billiton, Diavik et Snap Lake dans les Territoires du Nord-Ouest, et Baffin Iron Ore, au Nunavut. Elles ont toutes des pistes de gravier pour l'instant. Est-ce que ces entreprises seront suffisamment motivées pour collaborer au projet si elles croient qu'elles devront le financer entièrement par elles-mêmes? Probablement pas. Il serait sans doute favorable au développement économique du Nord que les gouvernements territoriaux et d'autres intervenants décident de collaborer avec l'industrie pour trouver une solution sur une base de coûts partagés.

If the mines cannot make it economical to have their strips paved or install some form of pavement, then we will continue to operate older aircraft on the older strips. We have to use them in a combination of scheduled and charter work. Otherwise, we cannot get the utilization on the airplane high enough, which means the cost becomes too expensive because the fixed costs are amortized over fewer hours. We all need to hold hands and go through this together to come up with the best solution.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Would you say that air transportation in Northern Canada is an essential service, as opposed to the South, where it is not so much an essential service?

[*English*]

Ms. Medve: I invite you to try getting from Yellowknife to Cambridge Bay without an airplane.

Senator Boisvenu: On Ski-doo.

Ms. Medve: Airplanes are absolutely essential. People cannot have their babies in the North; they have to come south to have their babies. How do they get out of Pond Inlet or Igloolik or any of the communities that we serve unless it is by plane? It is essential. They have to fly to do the things that we take for granted, like going to the dentist. Although the populations are small, northerners fly more often than southerners do because they have to. You may feel sorry, in a way. We have had these incidents in the North and people still have to travel by airplane because they have no choice.

The Chair: I would have to say that any airline that serves hot meals deserves our support.

Senator Cochrane: You mentioned earlier that your mandate was to make a profit. Are you making a profit?

Ms. Medve: Yes, we make a profit, although not every year. We just came through a horrendous time in 2009 with the economic meltdown. We also went through a terrible time when we were aligned years ago with Canadian Airlines. Canadian North was an operating division of Canadian Airlines when it was acquired by NorTerra. When Canadian Airlines was merged with Air Canada, we lost our co-chair, which had quite significant implications for us. We have been through a couple of rough patches, but we have managed to struggle through with support from our parent company. We are still here.

I cannot understate the level of difficulty to maintain that state. To put the competition comments in context, four main carriers, First Air, Canadian North, Air Canada and WestJet, serve the Yellowknife market. There are 20,000 people in Yellowknife. At one point, given the huge overcapacity in that market, WestJet was selling tickets at \$50 for a one-way flight between Yellowknife and Edmonton. We were left trying to match that price, but the

Si les mines ne peuvent pas paver leurs pistes ni installer un revêtement quelconque de façon économique, alors nous continuerons d'exploiter de vieux avions sur de vieilles pistes. Nous devons les utiliser en combinaison pour les vols réguliers et les vols nolisés. Sinon, nous ne pouvons pas utiliser suffisamment nos aéronefs, ce qui signifie que les coûts deviennent prohibitifs en raison des coûts fixes qui sont amortis sur un nombre d'heures réduit. Il nous faut tous nous serrer les coudes et travailler de concert pour trouver la meilleure solution.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que vous qualifieriez le service aérien dans le Nord du Canada comme un service essentiel, contrairement au Sud, où il est c'est moins apparenté à un service essentiel?

[*Traduction*]

Mme Medve : Essayez de vous rendre de Yellowknife à Cambridge Bay sans avion.

Le sénateur Boisvenu : En motoneige?

Mme Medve : Les aéronefs sont absolument essentiels. Les femmes ne peuvent pas accoucher dans le Nord; elles doivent venir dans le Sud pour accoucher. Comment peut-on sortir de Pond Inlet ou d'Igloolik ou de toute autre collectivité de cette région sans aéronef? C'est essentiel. Il faut prendre l'avion pour faire ce que nous tenons pour acquis ici, par exemple, aller chez le dentiste. La population est clairsemée, mais les habitants du Nord prennent l'avion plus souvent que ceux du Sud, parce qu'ils ne peuvent pas faire autrement. C'est presque désolant. Nous avons eu ces incidents dans le Nord, et les gens continuent de prendre l'avion parce qu'ils n'ont pas le choix.

Le président : J'aimerais dire que toutes les lignes aériennes qui servent des repas chauds méritent notre appui.

Le sénateur Cochrane : Vous avez parlé de votre mandat, qui est de réaliser des profits. Est-ce que vous faites des profits?

Mme Medve : Oui, nous faisons des profits, mais pas chaque année. Nous avons connu une année terrible en 2009, avec le ralentissement économique. Nous avons aussi eu des difficultés lorsque nous étions alliés, il y a des années de cela, avec Canadien International. Canadian North était une division d'exploitation de Canadien International lorsqu'elle a été achetée par NorTerra. Quand Canadien International s'est fusionné avec Air Canada, nous avons perdu notre coprésident, qui collaborait très étroitement avec nous. Nous avons connu quelques difficultés, mais nous avons réussi à nous maintenir, avec l'appui de notre société mère. Nous sommes toujours là.

Je ne saurais trop insister sur le niveau de difficultés qu'il faut surmonter pour se maintenir. Pour mettre en contexte mes commentaires sur la concurrence, disons qu'il y a quatre principaux transporteurs — First Air, Canadian North, Air Canada et WestJet — sur le marché de Yellowknife. Il y a 20 000 habitants à Yellowknife. Pendant quelque temps, vu l'énorme surcapacité sur ce marché, WestJet vendait des billets

cost of the flight is nowhere near \$50. Yet, passengers expect a safe airplane; they expect the pilot to know where he is going; they expect the flight attendants to speak French and English; in the case of the northern carriers, they expect a hot meal; they expect their bags when they get there; and they expect to be on time. Then they get off our airplane and take a cab to downtown Edmonton for \$50. Who knows what kind of maintenance record the car has; half the time the driver does not know where he is going; he might not speak English; and he might not handle your bags, but do not try to not tip him. When was the last time you tipped a flight attendant? The industry has done a good job of providing value for the money that people expect to pay. However, it is terribly challenging. I have a lot of grey hair and buy a lot of hair dye by the truckload.

Senator Cochrane: I understand that Canadian North has a code-sharing arrangement with a number of airlines. Tell us how this arrangement works.

Ms. Medve: There are two that we have currently. One is with Air Canada, and I will explain a little bit about that. We have tried for years to have a code-share arrangement with Air Canada from our southern gateways, Edmonton and Ottawa. The idea is they would be hubs for us in the south where Air Canada — it could work with WestJet the same way — would feed us at those hubs. We would take the passengers into the North and spread them across our network. That is how any code-share works in any part of the world where you share passengers. It avoids having to fly another airplane north, if you will. We were never successful at that.

Early last year, Air Canada decided they were going to start flying into Iqaluit. No one would help them with their ground handling. Finally they did contact us and said, “If we entered into this code-share and commercial agreement, would you handle us in Iqaluit?” We agreed.

We handled their passengers and did their ground handling for them for their one flight into Iqaluit. We entered into a code-share where their code could be put on our airplanes from various southern points, like Vancouver, Calgary, Winnipeg and other cities across the country. Air Canada flew into Iqaluit for a little over a year and at the end of July they withdrew service. That code-share will come to an end at the end of this year.

We do have another code-share with a company called Calm Air. It is a well-established carrier that operates out of Thompson, Manitoba. We fly into Rankin Inlet — which is in the central part of Nunavut — and Calm Air, operates across that Kivalliq Region already. The code-share arrangement is for us to provide connection services with our jet basically east-west because we do not fly into Winnipeg-Rankin. We would bring passengers into Rankin Inlet and under the code-share arrangement they would be able to get on a Calm Air flight and go to the communities in the Kivalliq Region. That is how those arrangements work.

pour 50 \$ l’aller entre Yellowknife et Edmonton. Il nous fallait tenter de soutenir cette concurrence, mais le coût du vol est bien supérieur à 50 \$. Pourtant, les passagers veulent un avion sûr, un pilote qui sait ce qu’il fait, des agents de bord qui parlent français et anglais et, dans le cas des transporteurs du Nord, un repas chaud. Ils veulent leurs bagages à l’arrivée, ils veulent arriver à temps. Puis, ils descendent de nos avions et ils prennent un taxi pour aller au centre-ville d’Edmonton qui leur coûtera 50 \$. Qui sait comment ce taxi a été entretenu? La moitié du temps, le chauffeur ne sait pas où il va, il ne parle pas nécessairement l’anglais, il peut refuser de prendre vos bagages, mais n’essayez pas de lui refuser un pourboire. Quand avez-vous laissé un pourboire à un agent de bord? L’industrie fait de l’excellent travail et offre un produit à bon prix. Toutefois, c’est terriblement difficile. J’ai bien des cheveux gris et j’achète la teinture à la caisse.

Le sénateur Cochrane : Je comprends que Canadian North a une entente de partage de code avec diverses compagnies aériennes. Comment cela fonctionne-t-il?

Mme Medve : Elle en a deux, de fait, dont une avec Air Canada, et je vous l’expliquerai un peu plus tard. Nous avons essayé pendant des années d’avoir une entente de partage de code avec Air Canada pour nos aéroports d’attache dans le Sud, à Edmonton et à Ottawa. Ils nous auraient servi de plaques tournantes dans le Sud, où Air Canada — et ce serait la même chose avec WestJet — pourrait nous alimenter. Nous pourrions prendre des passagers à destination du Nord et les acheminer dans notre réseau. C’est ainsi que fonctionne le partage de code partout dans le monde lorsque vous vous partagez les passagers. Cela vous évite d’envoyer un autre aéronef dans le Nord, pour ainsi dire. Nous n’avons jamais réussi à le faire.

Au début de l’an dernier, Air Canada a décidé de se rendre à Iqaluit. Personne ne voulait aider la compagnie au sol. Finalement, elle a communiqué avec nous et nous a demandé si nous accepterions une entente commerciale et de partage de code en échange de notre aide à Iqaluit. Nous avons accepté.

Nous prenons les passagers d’Air Canada et nous effectuons le travail au sol pour la société pour cet unique vol à Iqaluit. Nous avons conclu une entente de partage de code et son code peut être placé sur nos aéronefs à divers points dans le Sud du pays, par exemple Vancouver, Calgary, Winnipeg, et cetera. Air Canada a desservi Iqaluit pendant un peu plus d’un an et, fin juillet, elle a interrompu son service. L’entente de partage de code vient à échéance à la fin de cette année.

Nous avons une autre entente de partage de code avec une société appelée Calm Air. C’est un transporteur bien établi qui est basé à Thompson, au Manitoba. Nous assurons le service avec Rankin Inlet — au cœur du Nunavut —, et Calm Air dessert déjà la région de Kivalliq. L’entente de partage de code nous permet d’offrir des services de correspondance d’est en ouest, car nous n’effectuons pas la liaison de Winnipeg à Rankin. Nous amenons les passagers à Rankin Inlet et, selon l’entente, ils peuvent utiliser Calm Air pour se rendre dans les collectivités de la région de Kivalliq. C’est ainsi que cela fonctionne.

Senator Cochrane: You say Air Canada pulled out of the arrangement you had at the beginning. Was it because of lack of passengers or lack of profit?

Ms. Medve: I cannot really tell you whether it was lack of profit. It was not lack of passengers. They had lots of bodies on their airplanes, but I think they were seeing a high percentage — I would say two thirds or more — flying on Aeroplan redemptions. They were not really paying to fly. They were just redeeming Aeroplan points, and so it was not profitable for them to continue. It is like a puppy comes in and poops on your carpet and runs outside. They came in, dropped the prices to where they are not compensatory given what we have to pay for fuel and labour, and then pulled out of the market because they could not make it work financially. That is the story on Air Canada.

Senator Cochrane: Air Canada reduced their fares as well?

Ms. Medve: It is a typical game. It is like WestJet coming in and selling tickets for \$50. What happens in that circumstance is that there are too many seats in the market. The carriers trying to break into the market will come in and do a very low price. What happened was that Canadian North pulled out some of our frequency from that market. We could not afford to keep flying as many flights as we were and actually survive. The other northern carrier, First Air, also pulled 10 flights a week out of that market in 2010. It is all about balance. It is supply and demand. The supply was too high and the price was too low and it was not sustainable. The northern carriers were forced to reduce the number of flights into those communities in order for the number of seats to be reduced and for the price to come to a level that was more sustainable. That is what happened in Iqaluit. It goes on today in Yellowknife. Certain times of the year there are still too many seats in that market. There are four carriers there and that is how it works.

That is my point about the competitive aspect of it. I would argue they can afford to subsidize money-losing seats between the North and the South because they have huge networks in the South that we do not have the advantage of in our northern networks.

Senator Cochrane: Tell me about the airport rents. Do they have an impact your bottom line?

Ms. Medve: In our world, airport rents are not as big an issue as they would be in the South at the Toronto airport, for example. Our biggest issue is, for example, when Air Canada decides they are coming to Iqaluit — if you have been to the Iqaluit airport you know it is a madhouse most days — they come in the middle of the day. Now we need counter space. The counter space is about as long as this table right here. We have that many carriers. The airports are small. We have one position for security, so everyone was going through security at the same time. Our flights were late. It causes all kinds of problems. The ramp congestion issues are fierce. I would say in Iqaluit it is much better now.

Le sénateur Cochrane : Vous dites qu'Air Canada a mis un terme à votre entente. Est-ce que c'est faute de passagers ou de profits?

Mme Medve : Je ne saurais vous dire si c'est faute de profits. Il y avait des passagers. Il y avait beaucoup de passagers à bord des aéronefs, mais je crois qu'un fort pourcentage — peut-être les deux tiers ou plus — utilisait des points Aéroplan. Ils ne payaient pas vraiment pour le vol. Ils ne faisaient qu'utiliser des points Aéroplan, alors ce n'était pas rentable de continuer. C'est un peu comme un chiot qui vient chez vous et souille votre tapis avant de repartir. Ils sont venus, ils ont fait baisser les prix au point où nous ne pouvions plus payer le carburant et la main-d'œuvre, puis ils ont abandonné le marché; parce que ce n'était pas rentable. C'est l'histoire d'Air Canada.

Le sénateur Cochrane : Air Canada a aussi réduit les tarifs?

Mme Medve : C'est caractéristique. C'est comme WestJet qui vient vendre des billets à 50 \$. Il y a alors trop de capacité sur le marché. Les transporteurs essaient de s'imposer sur le marché en baissant les prix. Canadian North a alors dû réduire la fréquence de son service sur ce marché. Nous ne pouvions pas nous permettre de maintenir la même fréquence de service et survivre. L'autre transporteur du Nord, First Air, a également retiré 10 vols par semaine sur ce marché; en 2010. C'est une question d'équilibre. C'est le jeu de l'offre et de la demande. L'offre était trop élevée et le prix trop faible, c'était insoutenable. Les transporteurs du Nord ont dû réduire le nombre de vols dans ces collectivités pour réduire le nombre de places et ramener le prix à un niveau plus viable. C'est ce qui s'est passé à Iqaluit. Cela se passe actuellement à Yellowknife. À certaines époques de l'année, il y a encore trop de places sur ce marché. Il y a quatre transporteurs là-bas, et c'est ainsi que cela fonctionne.

C'est le côté compétitif. Selon moi, ils peuvent se permettre de subventionner des places entre le Nord et le Sud, parce qu'ils ont ces immenses réseaux dans le Sud, et nous n'avons pas cet avantage dans le Nord.

Le sénateur Cochrane : Et les loyers des aéroports? Est-ce qu'ils ont un effet sur votre rentabilité?

Mme Medve : Dans notre monde, les loyers d'aéroport n'ont pas autant d'impact que dans le Sud, à Toronto par exemple. Notre plus grave problème, par exemple, c'est quand Air Canada décide de venir à Iqaluit — si vous êtes déjà allé à l'aéroport d'Iqaluit, vous savez que c'est généralement un cirque — son vol arrive au milieu de la journée. Alors, il faut des comptoirs. Le comptoir fait à peu près la longueur de cette table, ici. Nous avons un certain nombre de transporteurs. Les aéroports sont petits. Il n'y a qu'un seul poste pour la sécurité, alors tout le monde passe l'inspection de sécurité en même temps. Nos vols sont en retard. Cela entraîne toutes sortes de problèmes. Les pistes sont terriblement congestionnées. Je dirais

There have been some adjustments over the time. We have that same issue in Rankin Inlet. You cannot go in there at certain times of the day because there is just not enough ramp space.

There was a plan to make some changes to the Rankin Inlet ramp, and just the ramp area costs are \$32 million, to give you an idea of the magnitude of cost issues we are talking about. In Cambridge Bay, there is a plan to pave the runway, which is only 5,000 feet of gravel at the moment, but not even talking about the runway, just to make some adjustments on an interim basis is \$34 million. You can imagine what the cost will be. The carriers will end up having to pay for those infrastructure improvements. I recognize that. We do need to do something about it, because the ramp congestion issue causes hazards.

Senator Cochrane: If the carriers are going to have to overcome all those costs, where are they going to get all the money?

Ms. Medve: If you can get an answer to that, it would be appreciated.

Senator Cochrane: Will fares go up?

Ms. Medve: The cost gets passed on.

Senator Cochrane: It will be almost impossible to fly.

Ms. Medve: It could be. We need to find ways to do it as economically as possible. As our costs rise, we do try and pass some of that on to our customers. There are competitive forces that do not allow us to do that. It is always a bit of a tug-of-war, but there is a huge investment required in the North and we will not get around it. We have to find a way to make it work. There are no alternatives but to get on an airplane if you want to move.

Senator Zimmer: Thank you for your presentation. It was a nice blend of candour and humour. You touched on competition a moment ago. Who do you consider your major competitors? I knew a man about 30 years ago in Winnipeg named Bill Wehrle who used to own Perimeter Aviation. I think they combined with Calm Air or something. Who do you consider your major competition?

Ms. Medve: Our major competition in the North is First Air. Our major competition between Ottawa and Iqaluit — well, not so much now; First Air and Canadian North provide that leg — but it used to be Air Canada, until the end of July. Between Edmonton and Yellowknife, which is a prime route for us, it is WestJet and Air Canada.

Senator Zimmer: You are getting it from all sides?

Ms. Medve: Pretty much.

Senator Zimmer: You are really caught in the middle.

Ms. Medve: Yes.

qu'à Iqaluit, c'est beaucoup mieux maintenant. Certaines modifications ont été effectuées. Nous avons le même problème à Rankin Inlet. Vous ne pouvez pas aller là à certaines heures du jour parce que la piste ne suffit pas.

Il y avait un plan pour modifier l'aire de trafic à Rankin Inlet, mais les coûts de l'aire de trafic, à eux seuls, s'élevaient à 32 millions de dollars. Cela vous donne une idée de l'importance des coûts dont nous parlons. À Cambridge Bay, on projette de revêtir la piste, une piste en gravier qui ne fait que 5 000 pieds à l'heure actuelle, mais sans même parler de la piste, simplement pour effectuer des modifications provisoires, on parle de 34 millions de dollars. Vous vous imaginez ce que les coûts seront. Les transporteurs finiront par payer pour ces améliorations d'infrastructure, je le sais. Il nous faut faire quelque chose à ce sujet, parce que la congestion crée des dangers.

Le sénateur Cochrane : Si les transporteurs doivent absorber tous ces coûts, où vont-ils trouver l'argent?

Mme Medve : Si vous avez une réponse à cela, j'aimerais la connaître.

Le sénateur Cochrane : Les tarifs vont augmenter?

Mme Medve : Les coûts sont répercutés.

Le sénateur Cochrane : Il sera presque impossible de prendre l'avion.

Mme Medve : Peut-être. Il nous faut trouver des moyens de le faire aussi économiquement que possible. À mesure que nos coûts augmentent, nous essayons d'en répercuter une partie sur nos clients, mais pour des raisons de concurrence c'est peut-être impossible à faire. C'est toujours une partie de bras de fer, en quelque sorte, mais il faut investir d'énormes sommes dans le Nord, c'est incontournable. Nous devons trouver un moyen de le faire. Il n'y a pas d'autres solutions, il faut prendre l'avion si l'on veut se déplacer.

Le sénateur Zimmer : Merci de cet exposé. Vous l'avez présenté avec franchise et humour. Vous avez parlé de compétition. Qui sont vos principaux concurrents? Il y a une trentaine d'années, j'ai fait la connaissance d'un homme à Winnipeg, Bill Wehrle, qui est propriétaire de Perimeter Aviation. Je crois que cette compagnie a absorbé Calm Air ou quelque chose comme ça. Qui est votre principal concurrent?

Mme Medve : Notre compétition dans le Nord, c'est First Air. Notre principal concurrent entre Ottawa et Iqaluit — eh bien, c'est moins vrai maintenant — First Air et Canadian North assurent ce service —, mais jusqu'à la fin de juillet c'était Air Canada. Entre Edmonton et Yellowknife, une de nos liaisons les plus importantes, ce sont WestJet et Air Canada.

Le sénateur Zimmer : Alors, c'est un peu tout le monde?

Mme Medve : Pour ainsi dire.

Le sénateur Zimmer : Vous êtes pris en sandwich.

Mme Medve : Oui.

Senator Zimmer: You talked about some of the challenges you face in the coming years, but what steps are you taking to address these challenges? You have talked about it a bit, but go beyond what you have talked about. What are your plans for future growth in your passenger, cargo, and charter operations?

You are providing a critical service in this country in the North, and you receive no funding, grants or support from the federal government; is that correct?

Ms. Medve: That is correct. Canadian North is owned by NorTerra, a privately owned company, and we are run like any other privately owned company, no subsidies or anything of that sort.

In terms of growth plans, that would be sharing information with you that is proprietary to us. Some people say to me, "Why do you not start flying into some of the southern destinations and get those big guys back?" Am I going to do that with my 737-200, at 20 per cent more fuel costs? I cannot do it cost-competitively. Also, my mandate is to focus on the North. That is where we want to provide our service.

I will tell you why NorTerra would even be interested. When Canadian Airlines served the North through its operating division, Canadian North, it was flying between Ottawa and Iqaluit. I think it was during the time when American Airlines had an investment in Canadian Airlines, and the airplane they were using to do that service was needed elsewhere in their southern network. They just discontinued service between Ottawa and Iqaluit, which left our competitor in the happy little world of being the only one providing service between Ottawa and Iqaluit. Of course you can imagine what might have happened to prices.

Our owners, who live in the North and who are our customers, said, "This is not very good, if we have our transportation infrastructure destiny in the hands of southerners who do not really understand that if I am not flying here, I cannot go." They wanted to be in control of that.

That is really our mandate, to focus on that. However, the growth opportunities are pretty limited. Where else are you going to go? It is not like the South, where you can drop your prices and then start flying four more times a day to try to increase your revenues. Inuvik has 3,000 people. I would have to go there four or five times a day to try to stimulate demand. It does not work like that in the North. It is too small and it just does not work the same way.

It is a challenge for us to talk about any kind of major growth in that market. We really need to concentrate on being able to provide our service in a cost-effective manner. We are challenged in doing that now, primarily because of the type of airplanes we have to fly.

Le sénateur Zimmer : Vous avez parlé de certains défis qui s'annoncent, mais quelle mesure est-ce que vous allez prendre pour les relever? Vous en avez touché un mot, mais dites-nous-en un peu plus. Quels sont vos plans de croissance future en termes de volumes de passagers, de fret et de service nolisé?

Vous assurez un service essentiel dans le Nord et vous n'êtes pas financés, vous n'avez ni subvention ni soutien du gouvernement fédéral. C'est bien cela?

Mme Medve : C'est exact. Canadian North est une filiale de NorTerra, une société privée, et nous fonctionnons comme toutes les sociétés privées, sans aucune subvention, rien de ce genre.

Quant à nos plans de croissance, c'est une information confidentielle que je ne peux pas vous donner. On me demande parfois pourquoi nous ne commencerions pas à desservir certaines destinations du Sud, pour prendre notre revanche... Et je ferais cela avec mon 737-200, avec des coûts de carburant de 20 p. 100 supérieurs? Je ne peux pas être compétitive. Alors mon mandat est de me concentrer dans le Nord. C'est là que nous voulons offrir des services.

Je vous explique pourquoi NorTerra ne serait pas intéressée. Quand Canadien International desservait le Nord avec sa division Canadian North, il reliait Ottawa à Iqaluit. Je crois qu'à cette époque, American Airlines avait des parts dans Canadien International. Un jour, la compagnie a eu besoin de l'appareil qui était utilisé pour cette liaison ailleurs dans le Sud, et elle a simplement interrompu le service entre Ottawa et Iqaluit. Notre concurrent s'est alors trouvé dans un monde idéal où il était le seul fournisseur de services entre Ottawa et Iqaluit. Évidemment, vous imaginez bien ce qui s'est passé au niveau des tarifs.

Nos propriétaires, qui vivent dans le Nord et qui sont nos clients, se sont dit que ça n'allait pas du tout, qu'ils ne pouvaient pas laisser déterminer l'infrastructure de transport par des gens du Sud qui ne comprennent pas vraiment que s'il n'y a pas de service jusqu'ici nous ne pouvons aller nulle part. Ils ont voulu prendre les choses en main.

C'est vraiment notre mandat, mais nos possibilités de croissance sont plutôt limitées. Quelles pourraient être nos autres destinations? Ce n'est pas comme dans le Sud, où vous pouvez réduire les prix et offrir une liaison plus de quatre fois par jour pour essayer d'accroître les revenus. Il y a 3 000 habitants à Inuvik. Et j'irais trois ou quatre fois par jour pour essayer de stimuler la demande? Les choses ne fonctionnent pas ainsi dans le Nord. C'est trop petit, cela ne fonctionne pas de la même façon.

Il nous est difficile de parler d'une quelconque croissance notable sur ce marché. Il nous faut vraiment nous concentrer sur la prestation la plus économique possible de notre service. Nous avons des difficultés à ce niveau, surtout en raison du type d'aéronefs que nous utilisons.

Senator Zimmer: This is more of a comment than a question, but could you provide us with what you think we could recommend in our report to help you in achieving your objectives for the future?

Ms. Medve: I would say that if I closed out my career in this airline having achieved nothing more than finding a way for us to be able to move beyond those older-type jets by having the runway issue solved in some way, that would be a good achievement and that would be a good thing for the people of the North. It would move them off having to necessarily rely on older-generation aircraft. The people who fly more per capita than anyone in the country are constrained in terms of what they have to fly on as a function of that. I think this would be a big step forward.

The weather observation station and some of that other stuff is not that difficult to fix. We just need to get on with it. We need to have some rationality about the cost and how that will be covered. It is about allocation of scarce resources; I get that. Everyone is asking you for something. We are just one person in the line.

What is the value of air transportation to the North and to the economic development of the North? I would argue that it is out of proportion to some other areas. Northern development, with the resources that are there, is important for the whole country. Although the population is less than 100,000 people and the costs are greater than in the South, we need to perhaps allocate a greater percentage of the resources to get it right and to set that infrastructure in place for the future.

Senator Zimmer: I must try one of your aircraft soon, if it is just for the hot meal.

Ms. Medve: I hope you will.

Senator Martin: I first want to thank you for your presentation. I agree with my colleague's description of the word "courageous." I find that what you are describing, the challenges you are facing and what your company is doing quite courageous. Who better to serve the people of the North than a company that is owned by people of the North and who best know the community? I empathize with you and want to cheer for you in that sense.

My colleagues have asked a lot of the questions that I was going to ask. I have one question that builds on what Senator Zimmer asked with regard to future growth and development.

You talk about northern development, and I am sure there are many stakeholders. There is the territorial government, with the provinces, the municipalities, and some of the other key stakeholders. You are a private company. In terms of the sharing of the vision for the North, have there been meetings

Le sénateur Zimmer : C'est plus un commentaire qu'une question, mais pourriez-vous nous dire quelles recommandations nous pourrions formuler dans notre rapport pour vous aider à atteindre vos objectifs?

Mme Medve : Je dirais que si je terminais ma carrière dans cette société en ayant simplement réussi à trouver une façon de pouvoir utiliser autre chose que ces anciens aéronefs, parce que j'aurais réglé le problème des pistes, ce serait un vrai succès et ce serait bien pour les habitants du Nord. Ils n'auraient plus à compter sur des aéronefs désuets. Au pays, ce sont eux qui prennent le plus souvent l'avion, et ils sont limités en termes d'appareil. Ce serait un net progrès.

La question des stations d'observation météo et certains autres détails ne sont pas difficiles à régler. Il faut simplement s'y mettre. Il nous faut justifier les coûts et la façon dont ils seront payés. C'est une question d'allocation de ressources rares; je le comprends. Tout le monde vous demande quelque chose. Nous faisons la queue comme les autres.

Quelle est l'importance du transport aérien dans le Nord et pour le développement économique du Nord? Je dirais que c'est disproportionné en comparaison d'autres régions. Le développement du Nord, avec les ressources que nous avons, est important pour l'ensemble du pays. Il y a moins de 100 000 habitants, et les coûts sont supérieurs à ceux du Sud, mais il nous faut peut-être affecter un plus fort pourcentage des ressources pour bien faire les choses et créer l'infrastructure nécessaire pour l'avenir.

Le sénateur Zimmer : Il faut que je fasse bientôt l'expérience de voler dans un de vos aéronefs, ne serait-ce que pour les repas chauds.

Mme Medve : J'espère que vous le ferez.

Le sénateur Martin : Je veux d'abord vous remercier de votre exposé. Mon collègue a trouvé le bon terme, vous êtes courageuse. Selon moi, compte tenu des défis que vous décrivez, ce que fait votre société est fort courageux. Qui pourrait mieux servir les habitants du Nord qu'une société qui appartient à ses habitants et qui connaît bien la collectivité? Je sympathise avec vous et je vous appuie.

Mes collègues ont posé bon nombre des questions que j'avais l'intention de vous adresser. J'en ai une autre, dans la foulée de ce que le sénateur Zimmer vous a demandé au sujet de la croissance et du développement futurs.

Vous parlez de développement du Nord, et je suis certaine qu'il y a de nombreux intervenants dans ce dossier. Il y a le gouvernement territorial, les provinces, les municipalités et certains autres intervenants clés. Vous êtes une société privée. Pour définir une vision commune du Nord, est-ce qu'il y a eu des

where this conversation has taken place to talk about northern development and transportation, the aviation industry being one of the key pillars of that development?

Ms. Medve: There have been, and there are various forums for this. You have CanNor, which is there to try to promote the North. You have all the INAC policies and programs. There is a lot of focus on the North and there is a lot of effort being made there.

Sometimes it seems like there are too many bits and pieces for any of it to make sense or for anything to move forward in a coherent fashion. You cannot talk about the North without talking about air transportation, because it is such a vital part. However, as soon as you talk about air transportation, you are going to have people talking about roads, bridges, ports, railways and whatever other modes of transport there are.

We are only one voice. I do not think it is for lack of an understanding of the importance. I think it is really more a struggle around how we prioritize these things. I think it is important that air transportation has the right infrastructure in the North. Someone else might come along behind me and say that if we do not start paying attention to having roads, ports and railways, we will always be dependent on air transportation, and that is not an invalid argument either.

I do not think it is because of a lack of dialogue. The problem is just enormous. The geographic area is enormous, the population is small, and the dollar cost is high. How do we do all this? There is no simple solution and no one right answer. I am just here to highlight one area. If we have to focus on one thing, that might be a good target for us all to shoot at.

Senator Martin: Tonight, listening to your presentation, it makes me appreciate this study and the importance of this section on the North and a private company that is operating there.

Again, the greatest determining factor is probably the bottom line for everyone, including the customers who want to pay the lowest fare for where they need to go. I wondered about their sentiments towards a company like yours that is not subsidized, that is owned by the North, and that is doing relatively well in a fiercely competitive market. Are those sentiments there? I know that that does not directly assist you, but I also want to just acknowledge that people must be proud, to some extent, of what you are doing

Ms. Medve: It is an interesting thing. There is some very fierce loyalty to our airline, as there would be to our competitor. However, it is also interesting that when WestJet came into Yellowknife they dropped the price to an unrealistic level, and people around town were high-fiving, saying, "I knew you northern carriers were sticking it to us all this time, and now here is the proof." It is very interesting because you try to explain that it will not stay that way. You will not continue to pay those prices, even with WestJet. I guarantee it. I will give you my first-born if I am wrong on this, but I know I am not. It is going to take time. It is interesting. In certain areas I think people do appreciate it, and I think they remember. We are the little guy that

réunions pour tenir cette conversation, pour parler du développement du Nord et des transports, de l'industrie aérienne qui constitue un des piliers du développement?

Mme Medve : Il y a eu et il y a encore diverses tribunes pour tenir ces discussions. Vous avez CanNor, qui essaie de promouvoir le Nord. Vous avez toutes les politiques et tous les programmes d'AADNC. Le Nord suscite beaucoup d'intérêt, de nombreux efforts y sont déployés.

Parfois, il semble y avoir trop d'éléments disparates pour que l'on puisse progresser de façon cohérente. Nous ne pouvons parler du Nord sans parler de transport aérien, c'est essentiel. Toutefois, dès que vous parlez de transport aérien, vous avez des gens qui veulent aussi parler de routes, de ports, de ponts, de voies ferrées, de tous les autres modes de transport qui existent.

Nous sommes seulement un intervenant parmi tant d'autres. Je ne crois pas que ce soit faute de bien comprendre l'importance du transport aérien. Je crois que c'est plutôt une question d'établissement de priorités. Je crois qu'il est important que le transport aérien ait l'infrastructure nécessaire dans le Nord. Quelqu'un d'autre viendra après moi et vous dira qu'il faut aussi avoir des routes, des ports et des chemins de fer, sinon nous serons toujours tributaires du transport aérien, et ce n'est pas faux.

Je ne crois pas que ce soit faute de dialogue. Les problèmes sont simplement énormes. Le territoire est immense, la population est modeste, les coûts sont élevés. Comment faire? Il n'y a pas de solution miracle, pas de réponse unique. Je suis ici pour parler d'un secteur. Si nous nous concentrons sur une chose, cela pourrait être un bon objectif pour tous.

Le sénateur Martin : Ce soir, en écoutant votre exposé, j'ai mieux compris l'importance de notre étude et de cette section sur le Nord et sur une société privée qui mène ses activités là-bas.

Je le répète, le facteur déterminant est probablement toujours la rentabilité, y compris pour les clients qui veulent payer des tarifs aussi bas que possible. Je me demande ce que les gens du Nord pensent d'une société comme la vôtre, qui n'est pas subventionnée, qui appartient à des habitants du Nord, et qui s'en tire assez bien sur un marché extrêmement concurrentiel. Qu'est-ce qu'ils en pensent? Je sais que cela ne vous aide pas directement, mais je voudrais aussi reconnaître que les gens doivent tout de même être fiers de ce que vous faites.

Mme Medve : C'est intéressant. Certains ont une très grande loyauté envers notre compagnie, comme il y en aurait aussi pour notre concurrent. Lorsque WestJet est venue à Yellowknife et qu'elle a ramené les tarifs à des niveaux irréalistes, les habitants se sont réjouis, ils se sont dit qu'ils se doutaient bien que les transporteurs du Nord les exploitaient et que maintenant ils en avaient la preuve. C'est très intéressant parce que vous essayez de leur expliquer que cela ne peut pas rester ainsi. Qu'ils ne peuvent pas continuer de profiter de ces prix, même avec WestJet, c'est garanti. Vous pouvez leur parier n'importe quoi et leur dire que vous savez que vous avez raison. Il faudra du temps, mais c'est intéressant. Dans certains secteurs, je crois que les gens me

has come in here and, over the years, grown quite a bit, certainly in the last 11 years since it has been northern-owned. I think they do remember what it was like when there was only one provider and the cost was higher than it is today.

Sometimes they get frustrated with us, too, and there are all of those issues that come with being in the service business. It is interesting. There are different perspectives on it. It is the same thing as when Air Canada went into Iqaluit; one of the analysts that the CBC uses all the time said, "It serves those northern carriers right; they should not be charging those fares. They deserve everything they get from these guys coming in." Fourteen months later, guess who is leaving town? You cannot provide that service for that cost. You just cannot do it.

Senator Martin: I wish you all the best. I think articulating these unique challenges and important points is important for the study. Thank you for being here.

The Deputy Chair: I have a couple of small questions before we move to the second round and Senator Boisvenu. First, how many airports in the North do you fly into that have gravel runways?

Ms. Medve: On our jet route, the only scheduled community where we have a gravel runway serviced by the jet is Cambridge Bay and a community called Kugaaruk. The smaller communities that are served with our turboprops are all gravel. There are only six paved runways in the whole North. That would be Inuvik, Norman Wells, Yellowknife, Rankin Inlet, Iqaluit.

The Deputy Chair: How many other airports do you fly into besides those six?

Ms. Medve: There are 13 communities in total that we serve.

The Deputy Chair: If all, or most, of those airports were in the South, they would be under the authority of an airport authority, a not-for-profit airport authority, whose responsibility would be to raise the money to look after the runways, et cetera. What should the funding mechanism be in the North to look after those runways?

Ms. Medve: The Government of Nunavut and the territorial government are responsible for the airports in their respective territories. As you know, those territorial governments receive a lot of funding through the federal government, and there are all kinds of devolution discussions that complicate all of this. It is difficult to know. Some of the southern airports have gone to an airport improvement fee program. I guess, like income tax, this was meant to be in place for a limited time. Yet, it has become a way of life, as have airport improvement fees. Anyone who travels in the South always pays them. Although southern airports are not-for-profit, they do tend, I would argue, to carry nice, fat surpluses.

reconnaissent, je crois qu'ils se souviennent. Nous sommes une petite compagnie, nous sommes venus et, au fil des ans, nous avons pris de l'expansion, certainement depuis 11 ans, depuis que nous avons été rachetés par des investisseurs du Nord. Je crois qu'ils se souviennent de la situation auparavant, quand il n'y avait qu'un seul fournisseur, et du fait que les coûts étaient plus élevés qu'aujourd'hui.

Parfois, ils s'irritent contre nous également, il y a tous ces problèmes que connaissent toujours les entreprises de service. C'est intéressant. Il y a différents points de vue. C'est la même chose pour Air Canada à Iqaluit; l'un des analystes auquel la CBC fait régulièrement appel a déclaré : « C'est bien fait pour ces transporteurs du Nord; ils ne devraient pas imposer de tels tarifs. Ils méritent toute la concurrence que les autres peuvent leur faire. » Quatorze mois plus tard, regardez qui nous abandonne? Vous ne pouvez offrir ce service à un coût aussi faible. C'est impossible.

Le sénateur Martin : Je vous souhaite beaucoup de succès. Je crois qu'en nous exposant tous ces défis et ces points importants vous avez aidé notre étude. Merci d'être venue.

Le vice-président : J'ai quelques petites questions avant de passer à la deuxième série et au sénateur Boisvenu. Premièrement, combien d'aérodromes du Nord avec lesquels vous assurez une liaison sont dotés de pistes en gravier?

Mme Medve : Pour notre avion à réaction, Cambridge Bay est la seule collectivité où nous offrons un service régulier et qui a une piste en gravier, avec une collectivité appelée Kugaaruk. Les petites collectivités qui sont desservies par nos turbopropulseurs ont toutes des pistes en gravier. Il y a seulement six pistes revêtues dans l'ensemble du Nord : Inuvik, Norman Wells, Yellowknife, Rankin Inlet et Iqaluit.

Le vice-président : Combien d'autres aérodromes desservez-vous, en plus des six que vous venez de mentionner?

Mme Medve : Il y a 13 collectivités en tout.

Le vice-président : Si tous ces aérodromes, ou du moins la majorité, étaient dans le Sud, ils relèveraient d'une autorité aéroportuaire, une organisation sans but lucratif, dont la responsabilité serait de trouver des fonds pour entretenir les pistes, et cetera. Quel serait le mécanisme de financement dans le Nord pour l'entretien des pistes?

Mme Medve : Le gouvernement du Nunavut et le gouvernement territorial sont responsables des aéroports dans leurs territoires respectifs. Comme vous le savez, ces gouvernements territoriaux reçoivent un financement généreux du gouvernement fédéral, il y a toutes sortes de discussions sur le transfert de responsabilités qui viennent compliquer la situation. C'est difficile à déterminer. Certains des aéroports du Sud ont instauré un programme de frais d'amélioration. C'est un peu comme l'impôt sur le revenu, je crois. Cela devait être temporaire, mais c'est devenu une réalité de la vie, tout comme les frais d'amélioration aéroportuaires. Tous ceux qui se rendent dans le Sud doivent les payer. Même si les aéroports du Sud sont sans but lucratif, il me semble qu'ils ont des excédents confortables.

The Deputy Chair: Those airport improvement fees do not go to the airports, though. They go right to the federal government.

Ms. Medve: They are used for airport development, runway extensions and those kinds of activities, in each airport.

[Translation]

Senator Boisvenu: I will repeat what my colleague has said. People who work in the North and in difficult conditions, as you do, should be viewed as heroes in Canada.

I have a question for you, and in Quebec it's called the "question that kills." Do you think that Canada should adopt a framework policy on competition that would apply to the so called exclusive carriers in the North, to prevent predatory operations by companies that don't belong to the community and that often will spell disaster for other companies, when you must limit services and lay off employees that you will later rehire? It is a serious problem in remote locations, where obviously it is difficult to find work for the population.

Do you wish that Canada or the Department of Transport, or whoever has authority to grant flight clearances, had a stricter competition policy in the North in order to prevent collapses that would affect the communities?

[English]

Ms. Medve: Your question is very valid. It is a hard one to answer because I would not want to advocate a move back to a regulated transportation world. I think that would be a hard position to sustain. What I would say, as perhaps a middle ground, is that I think competition in the North is important. I think it keeps us honest and on our toes, and it helps to keep the prices as low as they can be. However, as I said, it is always a balance. I think it would be nice to see a competitive environment where there were some restrictions for the North. We had that at one time in the deregulation evolution — something along the lines of at least having to look at the potential economic impact of a carrier coming in. I think that was in keeping with the way the regulations were, in between deregulation, partial deregulation and full deregulation. At least say to a competitor that wants to come in, "You cannot just do the easy stuff. You cannot just fly to Yellowknife. If you are going to come into that world, then you had better plan to fly to Cambridge Bay, Rankin Inlet and Baker Lake. You have to add to the network there in some fashion." I think that raises the stakes. It puts more skin in the game. I think it would help competitors take a realistic look at it and say that it is not really the game they want to be in. There are two possibilities there, as opposed to just saying it is just northern carriers. Let us at least have to ask permission, maybe, or to justify that you will not tip that balance of competition to the

Le vice-président : Ces droits d'amélioration aéroportuaires ne sont pas versés aux aéroports. Ils sont versés au gouvernement fédéral.

Mme Medve : Ils sont utilisés pour développer l'aéroport, prolonger les pistes, ce genre de choses. C'est partout comme cela.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je vais répéter les propos de ma collègue. Les gens qui travaillent dans le Nord et dans des conditions difficiles, comme vous le faites, devraient être considérés comme des héros au Canada.

Je vais vous poser une question, et au Québec, on appelle cela la question qui tue. Croyez-vous que le Canada devrait se doter d'une politique d'encadrement de la concurrence pour les transporteurs dit exclusifs comme dans le Nord pour éviter qu'il y ait dans ces régions des atterrissages de loup, qui n'appartiennent pas à la collectivité ou au milieu qui souvent seront des désastres pour d'autres compagnies si vous avez décidé de retirer des services et que vous avez mis des gens à pied et vous avez dû, à un moment donné, les embaucher à nouveau? C'est un problème majeur pour les régions éloignées quand on sait qu'on a de la difficulté à employer des gens pour travailler dans les régions éloignées.

Seriez-vous en faveur pour que le Canada ou le ministère des Transports ou l'entreprise habilitée à donner ses autorisations de vol ait une politique plus restrictive de la compétition dans les régions du Nord afin d'éviter qu'il y ait des effritements qui touchent les collectivités?

[Traduction]

Mme Medve : C'est une excellente question, et il est difficile d'y répondre parce que je ne veux pas préconiser un retour à la réglementation dans le domaine du transport. Je crois que cela serait difficile à défendre. Je dirais, et c'est peut-être une position mitoyenne, que la compétition dans le Nord est importante. Je crois qu'elle nous oblige à rester honnêtes et alertes, elle nous aide à maintenir les prix aussi bas que possible. Toutefois, comme je l'ai dit, il faut trouver un juste équilibre. Je crois qu'il serait bon d'avoir un climat compétitif, mais avec certaines restrictions pour le Nord. C'est ce qui existait à l'époque de l'évolution vers la déréglementation — quelque chose comme l'obligation d'au moins examiner les éventuels effets économiques liés à l'arrivée d'un transporteur. Je crois que cela respectait l'esprit de la réglementation, avant la déréglementation totale, à l'époque de la déréglementation partielle, d'au moins pouvoir dire à un concurrent qui voulait venir « Vous ne pouvez pas simplement faire ce qui est facile. Vous ne pouvez pas simplement aller à Yellowknife. Si vous voulez entrer dans cet univers, vous devez planifier d'aller aussi à Cambridge Bay, à Rankin Inlet et à Baker Lake. Vous devez ajouter quelque chose à ce réseau. » Je crois que cela place la barre un peu plus haut. Il y a plus de substance dans ce jeu. Je crois que cela aiderait les concurrents à être réalistes et à se dire que ce n'est pas vraiment ce qu'ils veulent faire. Il y a deux possibilités, plutôt que de simplement se limiter aux transporteurs du Nord. Il faudrait devoir

point where it is a disservice to the very people competition is meant to try to help, which are the consumers. Right now there is no requirement to do that. I think there probably should be.

Senator Mercer: I will try to be brief. I do want to follow up on some suggestions others have made. You have talked, a number of times, about WestJet and Air Canada coming in and dropping the price, in what I commonly refer to as predatory pricing. This is not something that is restricted to the North. They do it in the South all the time. They have done it to regional airlines all over the place. We have seen it in Atlantic Canada. We have seen it in Toronto City Centre Airport.

You suggest that if you are coming into the North and you want to fly to Iqaluit, which could be a profitable centre, then you have to agree to pick up two or three of the less profitable ones, which would mean that introducing predatory pricing by Air Canada or WestJet would be less attractive.

Do you think that we, as a committee, as we go along on our study, should consider making that kind of a recommendation? I do not think we are into making more regulations here, but recognize the fact that predatory pricing puts airlines who are servicing communities that need to be serviced at an extreme disadvantage. I cannot imagine how much money you have lost — or how much money you did not make is perhaps a better way to put it — when Air Canada did predatory pricing to Iqaluit and WestJet did predatory pricing to Yellowknife. Do you think that is something we should consider?

Ms. Medve: I do think that. I think we all have to be very careful about the kinds of recommendations that might be made. I do not necessarily think it is the best idea to say that if you serve here you must serve others, but something where you have to look at the impact overall at a higher level, because to come into a very small market and increase the competition in that way has such a more profound effect in a small market than it does adding one more carrier in Toronto, for example. It is really magnified.

I think a more preferred approach would be to look at what this might do, not just to the community of Yellowknife, for example, but for the service across the North. It is an essential service, we have talked about that; what might be jeopardized by that? Where could we ultimately end up? If we allow this to happen, then guess what, six months or eight months down the road the people in Yellowknife no longer have a morning flight because the northern carriers have had to pull out because they cannot make it work.

There could be some kind of an investigation of that, even by someone relatively independent, who determines that this is not going to hurt things or this will be good for the consumers of the North, for the long run, not just for today, because we know you

demandeur une autorisation, peut-être, ou prouver que la concurrence ne sera pas à ce point déséquilibrée que la population qui doit bénéficier de la concurrence — c'est-à-dire les consommateurs — risque d'en souffrir. À l'heure actuelle, cela n'est pas nécessaire, mais je crois qu'il faudrait procéder de la sorte.

Le sénateur Mercer : Je vais essayer d'être bref. Je veux faire un suivi de certaines des suggestions que mes collègues ont faites. Vous avez parlé à plusieurs reprises de WestJet et d'Air Canada, qui viennent et qui font baisser les prix, qui offrent ce que j'appelle des prix d'éviction. Cela n'arrive pas seulement dans le Nord. Cela se fait aussi dans le Sud, constamment. Elles l'ont fait à toutes les compagnies régionales. Nous l'avons vu au Canada atlantique. Nous l'avons vu à l'aéroport du centre-ville de Toronto.

Vous semblez dire que pour aller dans le Nord et desservir Iqaluit, qui pourrait être une destination profitable, il faudrait accepter aussi deux ou trois liaisons moins rentables, et qu'alors il serait moins intéressant pour Air Canada ou WestJet d'adopter des prix d'éviction.

Pensez-vous que le comité, dans le cadre de son étude, devrait envisager ce genre de recommandation? Je ne crois pas que nous voulons resserrer la réglementation, mais pour simplement reconnaître le fait que le recours à des prix d'éviction fait tort aux compagnies aériennes qui desservent des collectivités où le service est essentiel? Je ne peux pas m'imaginer les sommes que vous avez perdues — ou il serait peut-être plus juste de dire les profits que vous n'avez pas réalisés — quand Air Canada a adopté des prix d'éviction à Iqaluit et que WestJet a fait la même chose à Yellowknife. Pensez-vous que c'est quelque chose que nous devrions envisager?

Mme Medve : Je crois que oui. Je crois que nous devons tous être très prudents quant au genre de recommandations qui pourraient être formulées. Je ne pense pas que ce soit nécessairement la meilleure solution de dire que si vous desservez ce centre, vous devez en desservir d'autres, mais il devrait y avoir une obligation d'examiner l'impact global, à un niveau supérieur, parce que de venir sur un tout petit marché et d'accroître la compétition de cette façon a un effet beaucoup plus marqué que sur un marché comme Toronto, par exemple. Cet effet est vraiment amplifié.

Je crois qu'il serait préférable d'examiner les conséquences probables, pas seulement pour la collectivité de Yellowknife, par exemple, mais pour le service dans le Nord en général. C'est un service essentiel, nous l'avons dit. Qu'est-ce qui serait menacé? Quel serait l'état final? Si nous laissons cela se produire, imaginez que dans six ou huit mois les habitants de Yellowknife n'aient plus de liaison du matin parce que les transporteurs du Nord ont dû se retirer, parce que la situation était intenable pour eux.

Il pourrait y avoir une enquête, qui pourrait même être réalisée par quelqu'un de relativement indépendant, pour déterminer si cela va faire du tort ou aider les consommateurs du Nord à long terme, pas simplement aujourd'hui, parce que nous savons que

can come in and drop prices and make people happy for a short time. The investigation needs to be on a sustainable basis to be for the long run.

Senator Mercer: It is interesting that we have not talked about this this evening. One of the issues in the North of course is sovereignty and ensuring that we plant our flag in all the right places and that we have people going to the North, as well as looking at the North as one of the great last frontiers for development, whether it be in minerals or whatever.

I remember my first trip to the North many years ago. We landed on a runway somewhere in the NWT. It was springtime and I thought I was going to get seasick on the runway, it was so wavy. I understand what you meant by that.

Should we be thinking of the development and switching from gravel to asphalt or some sort of pavement as an issue that helps us improve our claim and sovereignty in the North as opposed to just simply making it better for your airline or another to use those airports?

Ms. Medve: I think absolutely. It is not just about the service we are trying to provide. It is about a long-term view of what the North will be like and how anyone will be able to provide the kind of service there that is needed. There are mines up there, for example, the Newmont mine at Doris Lake. In the winter we fly onto the frozen lake with our Boeing. It is a fantastic airplane, do not get me wrong; it is a very cool airplane, but it is getting old. That mine is very prolific. It will be there for another 25 years.

The Baffinland project at Mary River on the north end of Baffin Island is a \$4 billion to \$6 billion project for them to build it out, to take that iron ore, which is 65 per cent pure when they take it out of the ground. It is a 35- or 40-year mine. We need to have the infrastructure in place that will be able to help them to continue to produce the economic activity around that for all of those years. That is what I am talking about. It is not just about Canadian North; it is for the whole thing.

Senator Mercer: It is like everyone else who does not fly a lot, they think everyone is going on a pleasure trip. Those of us who fly every week know it is not necessary pleasure; it is hard work.

Ms. Medve: It is sometimes not pleasurable either.

Senator Mercer: It is amazing how far Senator Zimmer will go for a good meal.

Ms. Medve: Everyone should have the chance to visit the North anyway.

The Chair: That was a wonderful last question and a tremendous answer. We thank you very much for participating in our report. We intend to publish it at the end of June. I hope

vous pouvez venir et baisser les prix et les gens seront heureux pendant quelque temps. L'enquête doit porter sur ce qui est viable, à long terme.

Le sénateur Mercer : Il est intéressant que nous n'en ayons pas parlé ce soir. Dans le Nord, évidemment, il y a aussi la question de la souveraineté et la nécessité de veiller à ce que notre drapeau flotte aux bons endroits et à ce que des gens y aillent. Il ne suffit pas de voir le Nord comme le dernier grand territoire à mettre en valeur, que ce soit sur le plan minier ou autrement.

Je me souviens de mon premier voyage dans le Nord, il y a des années. Nous avons atterri sur une piste quelque part dans les Territoires du Nord-Ouest. C'était le printemps, et j'ai pensé que j'allais être malade sur la piste, tellement elle était cahoteuse. Je sais de quoi vous parlez.

Devrions-nous considérer le développement et le passage du gravier à l'asphalte ou à un quelconque revêtement comme une question qui nous aiderait à donner plus de poids à notre affirmation et à notre souveraineté dans le Nord, plutôt que simplement comme un moyen de faciliter les choses à votre compagnie et à d'autres qui utilisent ces aérodromes?

Mme Medve : Parfaitement. Il ne s'agit pas seulement du service que nous essayons de fournir. Il s'agit d'une vision à long terme de ce que sera le Nord et de la façon dont ce genre de service nécessaire pourrait être assuré. Il y a les mines, là-bas, par exemple la mine Newmont, à Doris Lake. En hiver, nous atterrissons sur le lac gelé avec notre Boeing. C'est un avion extraordinaire, comprenez-moi bien; c'est un avion de qualité, mais il vieillit. Cette mine produit beaucoup. Elle restera en exploitation encore 25 ans.

Le projet Baffinland à Mary River, du côté nord de l'île de Baffin, est un projet de quatre à six milliards de dollars qui sera lancé pour l'extraction du fer, un fer qui est à 65 p. 100 pur à la sortie du sol. C'est une mine qui tournera pendant 35 ou 40 ans. Il nous faut une infrastructure qui nous permettra d'aider ces entreprises à continuer à susciter de l'activité économique dans ce secteur pendant toutes ces années. C'est de cela que je parle. Ce n'est pas simplement Canadian North; c'est l'ensemble.

Le sénateur Mercer : Tous les gens qui prennent rarement l'avion croient que l'on utilise les transports aériens pour le plaisir. Ceux d'entre nous qui prennent l'avion toutes les semaines savent bien que ce n'est pas nécessairement un plaisir; c'est un travail.

Mme Medve : C'est parfois même désagréable.

Le sénateur Mercer : C'est extraordinaire, ce que le sénateur Zimmer est prêt à faire pour un bon repas!

Mme Medve : Tout le monde devrait avoir l'occasion de visiter le Nord.

Le président : La dernière question était fort bien placée, et la réponse très à propos. Nous vous remercions beaucoup de participer à notre étude. Nous avons l'intention de publier notre

you will stay tuned. This is being televised, as many of our hearings are. You might be interested in hearing what our future witnesses have to say.

Good evening. Thank you very much.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, October 25, 2011

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

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

[*Translation*]

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

[*English*]

This morning we are continuing our study on the airline industry. Appearing before us today from Jazz Aviation LP are Joseph D. Randell, President and Chief Executive Officer; and Nathalie Megann, Director, Corporate Communications and Investor Relations.

Mr. Randell has advised me that he has to leave in about one hour and 10 minutes. I would ask that senators, with their legendary discipline, keep their questions short and to the point.

Mr. Randell, please proceed.

Joseph D. Randell, President and Chief Executive Officer, Jazz Aviation LP: Thank you and good morning. I appreciate the opportunity to appear before you today. As you mentioned, I am here on behalf of Jazz Aviation LP. I would like to provide a brief presentation, and then I look forward to discussion and questions.

I will tell you a little about Jazz. We are headquartered in Halifax, Nova Scotia. We are Canada's largest regional airline and second largest airline by fleet size. We employ over 5,000 people across Canada, and we serve more domestic destinations and have more flights within Canada than any other airline. We serve all 10 provinces and 2 territories. For many rural and remote communities, Jazz is the only option to access larger cities, and many small local airports depend on Jazz for employment.

We are truly Canada's airline as we fly over 800 flights a day to 56 cities in Canada and 27 destinations in the United States. We carry approximately 30,000 passengers on our flights every weekday, and last year we served just under 9 million passengers. Our operating revenue last year was \$1.5 billion.

rapport à la fin de juin. J'espère que vous suivrez nos débats. Ils sont télévisés, comme nombre de nos audiences. Ce que diront nos futurs témoins pourrait vous intéresser.

Bonsoir. Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 25 octobre 2011

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

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

[*Français*]

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

[*Traduction*]

Ce matin, nous poursuivons notre étude sur le secteur du transport aérien. Nous recevons aujourd'hui deux représentants de Jazz Aviation S.E.C., soit M. Joseph D. Randell, président-directeur général, et Mme Nathalie Megann, directrice, Communications de l'entreprise et Relations avec les investisseurs.

M. Randell m'a informé qu'il devait nous quitter dans environ une heure et 10 minutes. Je demanderais donc aux sénateurs, dont la discipline est légendaire, de poser des questions courtes et pertinentes.

Monsieur Randell, nous vous écoutons.

Joseph D. Randell, président-directeur général, Jazz Aviation S.E.C. : Bonjour. Je vous remercie de me donner l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui. Comme vous l'avez mentionné, je suis ici au nom de Jazz Aviation S.E.C. J'aimerais présenter un bref exposé, à la suite duquel je serai ravi de répondre à vos questions.

Je voudrais tout d'abord vous parler un peu de Jazz. Jazz est la première compagnie aérienne régionale en importance au Canada et le deuxième transporteur au pays compte tenu de la taille de son parc aérien. Son siège social est situé à Halifax, en Nouvelle-Écosse, et elle compte plus de 5 000 employés à l'échelle du Canada. Jazz dessert plus de destinations intérieures et assure plus de vols au pays que tout autre société aérienne. Nous desservons les 10 provinces et 2 territoires. Pour bon nombre de collectivités rurales et éloignées, Jazz est le seul lien avec les centres urbains. De plus, de nombreux aéroports de petite taille dépendent de Jazz pour ce qui est des emplois.

Jazz est véritablement la société aérienne par excellence du Canada : elle effectue plus de 800 vols par jour vers 56 villes du Canada et 27 destinations aux États-Unis. Nous transportons environ 30 000 passagers chaque jour, en semaine. L'an dernier, nous avons transporté un peu moins de 9 millions de passagers.

We are certainly a vital component of Canada's transportation network by creating jobs, economic growth and enhancing the quality of life for Canadians from coast to coast.

Jazz is not a typical airline. We are principally a contract carrier that operates on behalf of others. This does cause some confusion. Jazz has been independently owned since February 2006, when it was spun out of ACE Aviation as the Jazz Air Income Fund. On January 4, 2011, we completed a corporate conversion to Chorus Aviation Inc., which is a dividend-paying holding company that owns Jazz Aviation LP. Chorus is 100 per cent publicly held, listed on the Toronto Stock Exchange and has been established to grow and diversify in the aviation business in Canada.

While Chorus is our holding company, the operational arm of our company is Jazz Aviation LP. Under the Jazz Aviation LP umbrella, there are three airline operations: first is the service that we provide on behalf of Air Canada, which is now branded as Air Canada Express; second is our operations to sun destinations during the winter months, when we operate as Thomas Cook Canada using six Boeing 757s from various Canadian gateways; and third is our private charter division, from which we operate five dedicated aircraft. Most of our flying is done under contract for other companies. That means while our customers, especially Air Canada and Thomas Cook, determine the missions that we fly, they also assume much of the risk. Our primary source of revenue is the flying we do on behalf of Air Canada. I would like to take a moment to clarify our relationship with Air Canada as it is sometimes misunderstood.

As I mentioned earlier, Air Canada does not own Jazz, and there is no equity investment involved. We are independent companies that work together under a capacity purchase agreement, or CPA, that is in effect until 2020. Under the terms of this agreement, Air Canada is responsible for all the commercial aspects of the Air Canada Express operations and makes determinations such as scheduling, pricing, fares, et cetera. In return, our obligation is to operate the schedule that they require of us, and our priority is to do it safely while providing excellent customer service and on-time performance. Since becoming a public company in 2006, Jazz has consistently been profitable. We are extremely vigilant with respect to safety and cost management as we focus on new opportunities to grow and diversify.

With respect to the industry as a whole, aviation is not a business for the faint of heart but rather a passion for those of us who make our living in the skies, which is why we continue to do

Nous avons enregistré des produits d'exploitation de 1,5 milliard de dollars l'an dernier. Jazz est une composante essentielle du réseau de transport canadien; elle crée des emplois et favorise la croissance économique tout en améliorant la qualité de vie des Canadiens d'un océan à l'autre.

Jazz se démarque des autres exploitants de ligne aérienne. Elle agit principalement à titre de transporteur contractuel en effectuant des vols pour le compte d'autres sociétés. Cette situation cause une certaine confusion. Jazz est une société indépendante depuis février 2006, c'est-à-dire depuis qu'elle s'est détachée de Gestion ACE Aviation en tant que Fonds de revenu Jazz Air. Le 4 janvier 2011, nous avons procédé à la conversion du fonds, qui est devenu Chorus Aviation Inc., une société de portefeuille versant des dividendes, qui est propriétaire de Jazz Aviation S.E.C. Chorus est inscrite à la bourse de Toronto et 100 p. 100 de ses actions sont détenues par le public. Chorus a été établie afin de favoriser la croissance et la diversification de l'entreprise au sein du secteur aéronautique au Canada.

Chorus est notre société de portefeuille, mais la filiale opérationnelle de notre entreprise est Jazz Aviation S.E.C., qui regroupe trois volets d'activité de transport aérien : il y a d'abord le service que nous offrons au nom d'Air Canada sous la marque Air Canada Express; il y a ensuite les vols que nous assurons en hiver vers des destinations soleil pour Thomas Cook Canada au moyen de six Boeing 757; troisièmement, nous avons notre propre division de vols nolisés privés, à laquelle nous réservons cinq avions. Puisque la plupart des vols que nous assurons sont effectués pour le compte d'autres sociétés en vertu de contrats, ce sont nos clients — Air Canada et Thomas Cook — qui déterminent les vols que nous effectuons et, par ailleurs, assument une bonne part des risques. Les vols que nous assurons pour le compte d'Air Canada représentent notre principale source de revenu. Je voudrais apporter ici des précisions quant au lien qui nous unit à Air Canada, lien qui est parfois mal compris.

Comme je l'ai déjà mentionné, Air Canada n'est pas propriétaire de Jazz et il n'y a aucune participation au capital. Nous sommes deux sociétés indépendantes qui travaillent ensemble en vertu d'un contrat d'achat de capacité, ou CAC, qui est en vigueur jusqu'en 2020. Conformément aux modalités de ce contrat, Air Canada se charge des aspects commerciaux des activités d'Air Canada Express et détermine les horaires, les prix, les tarifs, et cetera. En retour, nous sommes tenus d'effectuer les vols selon l'horaire qu'Air Canada nous fournit, et notre priorité est de le faire en toute sécurité tout en offrant un excellent service à la clientèle et en assurant la ponctualité des vols. Depuis que Jazz est devenue une société ouverte en 2006, elle a été constamment rentable. Nous faisons preuve d'une très grande vigilance par rapport à la sécurité et à la gestion des coûts tout en demeurant à l'affût de nouvelles occasions de croissance et de diversification.

Lorsqu'on examine l'industrie dans son ensemble, il est clair que l'aviation est un domaine réservé aux gens déterminés et passionnés. Voilà justement pourquoi nous continuons à évoluer

what we do. I have been in this industry since 1974, I am almost embarrassed to say. Over those 37 years, I have experienced continuous changes in the industry.

There are a number of challenges that currently face the aviation industry. Given that you have heard presentations from well over 20 other aviation-related organizations to this point in your study it, you are certainly well versed in some of these key issues and recurrent themes. While your study is focused on emerging issues related to the Canadian airline industry, I have to note that some of the significant issues faced by our sector have been around for a long time without resolution, which only emphasizes the need for action.

One of the most important things the government can do for the industry is to ensure that we compete on a level playing field with the U.S. and internationally so that we can continue to provide the standard of passenger service we are known for. We also need to ensure that we continue to deliver the capacity and employment opportunities and to contribute to the economic growth of the communities to which we fly and to the country as a whole. Unlike most other modes of transportation, we pay completely for our infrastructure and then some. A multitude of taxes and fees are imposed on our industry by various levels of government. The federal government has been solely responsible for three charges: airport ground rents, Air Travellers Security Charge and excise tax on jet fuel. The government's user-pay policy as applied to aviation infrastructure has now gone beyond its original purpose. It is almost two decades old and needs to be reviewed so that there is the necessary support for overall economic growth and competitiveness. We also need a comprehensive policy whereby all who benefit should share in the cost versus exclusively the direct users.

We need not look further than the Canada-U.S. border for a strong case to reduce taxes and fees. I realize you have heard this before but it is a big issue that has a significant impact on the domestic industry. Canadian carriers cannot compete effectively, as evidenced by the fact that the number of Canadians travelling to U.S. border airports has increased dramatically. According to the Hotel Association of Canada's *2010 Canadian Travel Intentions Survey*, 21 per cent of Canadian leisure travellers took advantage of the considerably lower aviation taxes and fees in the U.S. by crossing the border to fly out of an American airport. We see this every day at Bellingham, Buffalo, Detroit, Plattsburgh, Burlington, Bangor and a number of other U.S. airports where there are significant numbers of Canadian licence

dans ce secteur d'activité. Je suis presque gêné d'avouer que j'y travaille depuis 1974. Au cours de ces 37 années, j'ai été témoin des changements continus que le secteur a connus.

L'industrie aéronautique doit relever de nombreux défis actuellement. Comme plus de 20 organisations liées à l'aviation vous ont déjà présenté des exposés dans le cadre de votre étude, vous connaissez sans doute certains des principaux problèmes et enjeux récurrents. Votre étude est axée sur les nouveaux enjeux de l'industrie du transport aérien au Canada, mais je dois signaler que certains des problèmes majeurs auxquels le secteur fait face existent depuis longtemps sans qu'il y ait eu de résolution, ce qui ne fait que mettre en évidence la nécessité d'agir.

Une des choses les plus importantes que le gouvernement puisse faire pour l'industrie est de s'assurer que nous puissions être concurrentiels et évoluer dans des conditions équitables par rapport aux joueurs américains et internationaux, afin que nous soyons en mesure de continuer à offrir le service aux passagers qui fait notre renommée. Nous devons aussi nous assurer de pouvoir continuer à offrir la même capacité et les mêmes possibilités d'emploi et à contribuer à la croissance économique des collectivités que nous desservons ainsi que du pays dans son ensemble. Contrairement aux conditions dans lesquelles évoluent la plupart des autres modes de transport, nous payons entièrement notre infrastructure et plus encore. Une multitude de taxes et de frais sont imposés à notre industrie par différents ordres de gouvernement. Le gouvernement fédéral est à lui seul responsable de trois types de frais : les loyers fonciers des aéroports, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, et la taxe d'accise sur le carburant aviation. La politique de l'utilisateur-payeur du gouvernement, telle qu'elle est appliquée aux infrastructures de l'industrie du transport aérien, a dépassé l'objectif qu'elle visait initialement. Elle date de près de 20 ans et doit être revue afin de favoriser la croissance économique et la compétitivité de l'industrie dans son ensemble. Nous avons en outre besoin d'une politique exhaustive qui fera en sorte que les coûts seront partagés par toutes les parties prenantes plutôt que d'être assumés uniquement par les utilisateurs directs.

Nous avons simplement à examiner la situation au-delà de la frontière canado-américaine pour trouver un argument irréfutable en faveur de la réduction des taxes et des frais. Je sais que vous avez déjà entendu ceci, mais il s'agit d'un problème qui a des répercussions importantes sur notre industrie. Les transporteurs canadiens ne peuvent être concurrentiels; c'est évident lorsqu'on constate l'augmentation marquée du nombre de Canadiens qui se rendent aux aéroports américains se trouvant près de la frontière. Selon l'enquête sur les intentions de voyage de 2010 de l'Association des hôtels du Canada, 21 p. 100 des voyageurs d'agrément canadiens affirment avoir traversé la frontière pour prendre un vol au départ d'un aéroport américain afin de profiter des taxes et des frais considérablement inférieurs aux États-Unis.

plates. Of course, just yesterday we heard of the possibility of another charge being added to passengers as they cross the border.

While it is the consumer who ultimately decides what is palatable to them in terms of spending air travel dollars, whether for business or leisure, they do not necessarily understand the whys of a more expensive fare at home versus the fare a few miles away across the border. At the end of the day, cost is definitely a factor in choosing a brand of air transportation, especially for families. We believe that consistent and affordable air service is the backbone of small and medium-sized communities. Without affordable air service, businesses, academia and tourism industries cannot survive.

As you know, airlines in general lack pricing power and cannot continue to pass these cost increases on to passengers without negatively affecting demand, particularly in the current environment. This is particularly challenging for short haul carriers that must also compete with other modes of transportation, such as heavily subsidised VIA Rail. Many customers have been forced to the highways rather than fly from their local airports due to security delays and the high fees and charges. Let me give you an example to illustrate the significant shift in short-haul market demand on some routes.

In the late 1990s, Air Nova and Air Atlantic operated a total of 12 37-seat Dash 8 flights daily between Halifax and Saint John, New Brunswick. Today, the service on the route is down to four daily flights operated by Air Georgian on behalf of Air Canada with an 18-seat Beechcraft 1900. This is a seat reduction capacity of close to 84 per cent. The fees and charges have severely impacted the cost of short-haul air travel vis-à-vis our counterparts in the United States. In our opinion, this continues to place Canadian carriers at a disadvantage as compared to those in the U.S.

While there are a number of key and significant issues that need to be addressed at the federal level in Canada, in order for our industry to thrive and survive, primarily there is an overarching need for a national transportation vision and plan. There is a requirement for a new strategic aviation policy with an objective of stimulating growth, enhancing our competitive position to ensure a level playing field, and enabling us to compete in the global market.

We require a review of government policies to ensure that productivity growth in Canada is not negatively impacted. It is critical that the government undertake a comprehensive review of the aviation cost structure in Canada. I am going to quote from a

Tous les jours à Bellingham, Buffalo, Detroit, Plattsburgh, Burlington, Bangor ainsi que dans plusieurs autres aéroports américains, on peut voir un nombre important de voitures portant une plaque d'immatriculation canadienne. Et puis, hier encore, nous avons appris que d'autres frais allaient peut-être être imposés aux passagers qui traversent la frontière.

En dernier ressort, c'est le consommateur qui décide comment dépenser son argent lorsqu'il voyage pour affaires ou par agrément, et il ne comprend pas nécessairement pourquoi les tarifs sont plus élevés près de chez lui qu'à l'aéroport qui se trouve à quelques kilomètres de l'autre côté de la frontière. Le coût est certainement un facteur lorsque vient le temps de choisir une compagnie aérienne, surtout dans le cas des familles. Nous croyons qu'un service aérien régulier et abordable est essentiel aux petites et moyennes collectivités. Sans un service aérien abordable, le milieu des affaires, le monde universitaire et l'industrie touristique ne peuvent survivre.

Comme vous le savez, les transporteurs aériens sont limités en ce qui concerne l'établissement des prix; ils ne peuvent continuer d'imposer ces augmentations de coût aux passagers sans que cela ait des répercussions négatives sur la demande, surtout dans le contexte actuel. Il s'agit d'un problème particulièrement criant pour les transporteurs court-courriers, qui doivent également faire concurrence à d'autres moyens de transport, comme les trains de la société VIA Rail, qui est fortement subventionnée. Bon nombre de clients ont dû se résoudre à emprunter les autoroutes au lieu de prendre des vols au départ de leurs aéroports locaux en raison du temps d'attente aux postes de sécurité ainsi que des frais et des redevances élevés. J'aimerais vous donner un exemple pour montrer à quel point la demande a changé dans le marché court-courrier.

À la fin des années 1990, Air Nova et Air Atlantic assuraient en tout 12 vols quotidiens par Dash 8 de 37 places entre Halifax et Saint John, au Nouveau-Brunswick. Aujourd'hui, le service offert sur cette route se résume à seulement quatre vols quotidiens assurés par Air Georgian, pour le compte d'Air Canada, avec un Beech 1900 de 18 places. Il s'agit d'une réduction de capacité de près de 84 p. 100. Les frais et redevances ont eu des effets négatifs considérables sur le coût des vols court-courriers par rapport à nos homologues aux États-Unis. À notre avis, cette situation continue de faire en sorte que les transporteurs canadiens sont désavantagés comparativement à ceux des États-Unis.

Plusieurs enjeux importants doivent être abordés au niveau fédéral afin que notre industrie puisse prospérer et survivre, mais ce dont nous avons besoin en priorité est un plan et une vision en matière de transport à l'échelle nationale. Une nouvelle politique stratégique est nécessaire pour le secteur, une politique visant à stimuler la croissance, à améliorer la compétitivité et à uniformiser les règles du jeu afin que nous puissions être concurrentiels au sein du marché mondial.

Les politiques gouvernementales doivent être passées en revue pour faire en sorte que la croissance de la productivité au Canada ne subisse pas d'effets négatifs. Il est essentiel que le gouvernement entreprenne un examen exhaustif de la structure

report dated September of this year written by Dr. Fred Lazar of the Schulich School of Business, which speaks to the economic impacts of the four largest carriers in Canada:

During the past ten years, the federal government has collected directly and indirectly almost \$7.3 billion from the air transport industry in Canada.”

To break that down to the level of fares, Dr. Lazar also reviewed domestic fares at both Air Canada and WestJet, looking at 10 domestic routes for each airline in July of this year, and the cumulative effects of taxes and fees ranged between 16 and 40 per cent — significant percentages, which again speaks to the issues of competition and consumer dissatisfaction. While Jazz does not collect fares from customers directly, we do carry Air Canada passengers on board our flights and therefore the fees and charges applied to those fares ultimately impact us through our relationship with Air Canada.

Jazz is a member of the National Airlines Council of Canada, or NACC, along with Air Canada, WestJet and Air Transat. You heard from the president of NACC, George Petsikas, along with two of the subcommittee chairs in October of last year. Mr. Petsikas spoke to some of the key challenges that we, as the largest commercial carriers in Canada, are faced with, and he also talked about the opportunities for the industry in Canada. As chair of the NACC board, I work with Mr. Petsikas and others at the NACC to remain close to the issues that we face as we endeavour to run topnotch Canadian-based airlines and retain the reputations we independently and collectively are fortunate to have.

Again, I will reference the Lazar report to highlight the substantial economic benefits of eliminating the three taxes that I mentioned, not only for Jazz and the NACC members but the Canadian economy as a whole:

NACC members might experience an increase of 2.3 million to 2.9 million passengers each year if ground rents, the Air Travellers' Security Charge (ATSC) and the excise tax on jet fuel are eliminated, and Nav Canada is reimbursed for its annual costs for servicing the \$1.5 billion debt it took on when it was privatized in 1996. Eliminating these taxes might lead to an additional economic output generated by the NACC members of between \$952 million and \$3.5 billion.

Despite the fact that aviation is a key player in the economic progress in this country, as carriers in Canada we have been talking to the government about the layers of taxes and charges for quite some time, without benefit of any movement on this front.

des coûts de l'industrie aéronautique au Canada. Je citerai un rapport daté de septembre 2011 et rédigé par M. Fred Lazar, de la Schulich School of Business, qui traite des impacts économiques des quatre principaux transporteurs aériens au Canada :

Au cours des dix dernières années, le gouvernement fédéral a perçu, directement et indirectement, près de 7,3 milliards de dollars auprès de l'industrie du transport aérien du Canada.

M. Lazar a aussi passé en revue les tarifs d'Air Canada et de WestJet pour des vols intérieurs; il a examiné 10 routes intérieures pour chaque transporteur en juillet 2011, et il a constaté que les effets cumulatifs des taxes et des frais représentaient entre 16 et 40 p. 100 des tarifs. Il s'agit là de pourcentages assez élevés, et on comprend alors pourquoi la compétitivité et l'insatisfaction des consommateurs sont problématiques. Bien que Jazz ne perçoive pas de tarifs auprès des clients directement, elle transporte des passagers d'Air Canada sur ses vols; les frais et redevances appliqués à ces tarifs ont en fin de compte des effets sur Jazz en raison du lien qui l'unit à Air Canada.

Jazz est membre du Conseil national des lignes aériennes du Canada, ou CNLA, tout comme Air Canada, WestJet et Air Transat. En octobre 2010, le président du CNLA, M. George Petsikas, et deux présidents de sous-comités se sont présentés devant vous. M. Petsikas a abordé certains des défis clés que nous, les principaux transporteurs aériens commerciaux du Canada, devons relever et il a aussi parlé des possibilités qui s'offrent à notre industrie au Canada. À titre de président du conseil d'administration du CNLA, je collabore avec M. Petsikas et d'autres intervenants au sein du CNLA pour ne pas perdre de vue les enjeux auxquels nous sommes confrontés alors que nous travaillons à exploiter des compagnies aériennes canadiennes de premier plan et à conserver des réputations que nous avons la chance d'avoir individuellement et collectivement.

Je citerai de nouveau le rapport Lazar pour souligner les avantages économiques considérables que représenterait l'élimination des trois prélèvements fiscaux que je viens de mentionner, non seulement pour Jazz et les membres du CNLA, mais pour l'économie canadienne dans son ensemble :

Les sociétés membres du CNLA pourraient enregistrer une augmentation de 2,3 à 2,9 millions de passagers par année si les loyers fonciers, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien (DSPTA) et la taxe d'accise sur le carburant aviation étaient supprimés et si NAV CANADA était indemnisée pour ses frais annuels liés au service de la dette de 1,5 milliard de dollars qu'elle a contractée au moment de sa privatisation, en 1996. L'élimination de ces prélèvements fiscaux pourrait produire un apport économique supplémentaire de la part des sociétés membres du CNLA de 952 millions à 3,5 milliards de dollars.

L'aviation joue un rôle de premier plan dans le progrès économique de notre pays et, à titre d'acteurs clés, les transporteurs aériens du Canada discutent depuis un bon moment avec le gouvernement au sujet des niveaux de taxation et de frais, sans toutefois obtenir de résultats.

Another point of concern that I would like to touch on is in reference to Transport Canada. We have been seeing the loss of human resources and subsequent expertise as a result of attrition and retirement. We need to ensure that we maintain the necessary oversight and highest standards from the regulatory body for aviation in this country. I realize that you have had Transport Canada and the minister in to present to you and I trust that this issue is on the radar, as it is a concern from an airline perspective.

Looking ahead, these substantial challenges to our industry have no quick fixes. A cohesive transportation policy and a review of the aviation cost structure should help find a more balanced approach to managing the industry. The North American aviation industry is currently performing reasonably well given this high fuel cost environment. However, while many airlines that ended last year with a strong financial and operational performance, we are now seeing carriers posting a loss in 2011.

In taking a look at the industry overall, I refer you to a recent release from the International Air Transport Association, or IATA. Their forecast is for a rather gloomy 2012 for this industry, with sluggish results and weak profits. They are projecting profits to fall to \$4.9 billion, versus \$6.9 last year, on revenues of \$632 billion, for a net margin in this industry of just 0.8 per cent.

On a positive note, we are very encouraged to see that Minister Bernier introduced a new federal tourism strategy earlier this month. We hope this is the first positive step to increase the focus on tourism, travel and aviation in this country.

In closing, I would like to emphasize the need to preserve and protect what we have today, but also the need to better position our industry to grow and become more competitive moving forward.

Jazz is a committed partner of the Government of Canada in ensuring the best quality of service for Canadians and to continuous improvement in all aspects of our aviation industry.

Thank you. I look forward to your questions.

The Chair: Thank you Mr. Randell. We have about 45 minutes for questions and answers. If we could limit ourselves to five minutes each, we might have a second round.

Senator Eaton: I have asked your colleagues the same question. They were very hesitant to want one or two or three seats on greater airport authority boards. How do you feel about that?

J'aimerais également traiter d'une autre préoccupation : Transports Canada. Nous assistons à une perte d'effectifs et d'expertise attribuable à l'attrition et aux départs à la retraite. Il est important que l'organisme de réglementation de l'aviation au pays maintienne les niveaux de surveillance requis et les normes les plus rigoureuses qui soient. Je sais que Transports Canada et le ministre se sont présentés devant vous et j'ose croire que cette question est à l'avant-plan, car elle est une source de préoccupations pour les transporteurs aériens.

Notre industrie doit faire face à des défis de taille pour lesquels aucune solution miracle n'existe. Une politique cohésive en matière de transport et un examen de la structure de coûts au sein de notre industrie devraient contribuer à définir une approche plus équilibrée pour gérer notre industrie. L'industrie du transport aérien en Amérique du Nord se tire relativement bien d'affaire pour l'instant malgré les coûts élevés du carburant. Cependant, bien qu'un grand nombre de transporteurs aient enregistré d'excellents rendements financiers et d'exploitation pour 2010, plusieurs transporteurs doivent essuyer des pertes en 2011.

Regardons maintenant l'industrie dans son ensemble. Pour ce faire, je m'appuierai sur le récent communiqué publié par l'Association du transport aérien international, l'IATA. L'association pose un regard plutôt sombre sur notre industrie pour l'année 2012 qui, selon les prévisions, connaîtrait des résultats médiocres et de faibles bénéfices. Toujours selon ces mêmes prévisions, les bénéfices devraient tomber à 4,9 milliards de dollars, par opposition à 6,9 milliards de dollars en 2011, alors que les recettes se chiffrent à 632 milliards de dollars pour une marge nette d'à peine 0,8 p. 100.

Sur une note positive, nous nous sommes réjouis de la stratégie nationale en matière de tourisme annoncée par le ministre Bernier au début du mois, et nous espérons qu'il s'agit d'une première étape qui permettra de mettre davantage l'accent sur l'industrie du tourisme, du voyage et de l'aviation au pays.

En terminant, j'insiste sur la nécessité de préserver et de protéger nos acquis, mais également sur la nécessité de mieux positionner notre industrie afin de favoriser sa croissance et sa compétitivité dans les années à venir.

Jazz est une partenaire dévouée du gouvernement du Canada; elle souhaite travailler de concert avec lui afin d'offrir le meilleur service qui soit aux Canadiens et améliorer sans cesse toutes les facettes de l'industrie canadienne du transport aérien.

Je vous remercie et je serai ravi de répondre à vos questions.

Le président : Merci, monsieur Randell. Nous avons environ 45 minutes pour les questions et les réponses. Si chacun s'en tient à cinq minutes, nous aurons peut-être le temps pour une deuxième série de questions.

Le sénateur Eaton : Voici une question que j'ai posée à vos collègues. Ils n'étaient pas du tout convaincus de vouloir occuper un, deux ou trois sièges au sein des conseils d'administration des grands aéroports. Qu'en pensez-vous?

Mr. Randell: It is logistically difficult for the airlines to have seats on every single board, just because of the number of people and the amount of time that it takes to do that. However, I believe that under present regulations or rules it is not permitted that the industry have representatives on the board. I find that rather offensive. I believe that as an industry, like we do with NAV CANADA, we are able to nominate directors to the board, and in the case of NAV CANADA, the industry nominates four directors to the NAV CANADA board and it works very well.

The airports are far more fragmented. There are many airports. I believe that we need to have greater influence on those boards, either through accountability and reporting or to be able, if desired, for an industry association to ask for a member on a specific board.

Senator Eaton: I will tell you why I asked that. I am not thinking of representation on all boards, but you are headquartered in Halifax, certainly Montreal, Toronto, Calgary and Vancouver. NACC has gone to the minister; you have made your case to get rid of the three taxes, but I would think if you were at one with the airports, if you were at one with the GTA, for instance, in Toronto, or Halifax in your case, you might have greater influence. You would have to take responsibility a little bit for the way those airports operate. We have all seen cases where there is a snowstorm, an act of God, where people are left stranded in airports, and it is no one's fault. It is not your fault because you cannot fly them out and it is not the airport's fault.

Your position is weakened because you are not at one with the airports you fly out of. You are separate entities.

Mr. Randell: NACC does work very closely with the Canadian Airports Council. The Canadian Airports Council represents virtually all of the airports in Canada as being the voice of airports. I believe NACC and the Canadian Airports Council have been united in terms of their views on airport rents, et cetera. One of the problems that we have, though, with the airports in Canada right now is that, as they have devolved, they each have their own personalities and they each have their own approach to the business, some I would suggest far better than others. Once that is done, it is very difficult then to say that collectively there is an issue. We may have an issue with one airport but not necessarily the others. These airports are in fact monopolies.

Senator Eaton: They should be monopolies there to serve you and the public.

Mr. Randell: I agree. However, in terms of the input on the board or even the user committees, at these airports we have user committees that represent the airlines. In some cases these user committees are listened to; in other cases they are not. Again, in

M. Randell : D'un point de vue logistique, c'est difficile pour les compagnies aériennes d'être membres de tous les conseils d'administration, ne serait-ce qu'en raison du nombre de personnes et du temps qu'il faudrait y consacrer. Toutefois, je crois que les règles ou les règlements actuels ne permettent pas à l'industrie d'être représentée au sein des conseils d'administration. C'est plutôt insultant, à mon avis. Je crois qu'en tant qu'industrie, nous devrions pouvoir désigner des administrateurs, comme nous le faisons avec NAV CANADA. L'industrie désigne quatre administrateurs au sein du conseil d'administration de NAV CANADA, ce qui fonctionne très bien.

Les aéroports sont beaucoup plus fragmentés. Ils sont nombreux. Je crois que nous devons avoir plus d'influence sur ces conseils d'administration, soit par une politique de responsabilisation et de reddition de comptes, soit en permettant à une association de l'industrie de demander qu'un de ses membres fasse partie d'un conseil d'administration précis, si c'est ce qu'elle souhaite.

Le sénateur Eaton : Je vais vous dire pourquoi je vous ai posé cette question. Je ne songeais pas à une représentation dans tous les conseils d'administration, mais votre siège social se trouve à Halifax et vous êtes certainement présent à Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver. Le CNLA s'est adressé au ministre; vous avez fait valoir qu'il fallait éliminer les trois taxes, mais je pense que si vous faisiez équipe avec les aéroports, avec celui de Toronto, par exemple, ou celui de Halifax dans votre cas, vous auriez plus d'influence. Vous seriez un peu responsables du fonctionnement de ces aéroports. Nous avons tous vu des situations où les gens sont laissés à eux-mêmes dans les aéroports, à cause d'une tempête de neige, d'un acte de Dieu, et ce n'est la faute de personne. Ce n'est pas votre faute puisque vous ne pouvez pas les transporter, et ce n'est pas la faute de l'aéroport non plus.

Votre position est affaiblie parce que vous n'êtes pas en accord avec les aéroports d'où vous partez. Vous êtes des entités distinctes.

M. Randell : Le CNLA travaille en fait en étroite collaboration avec le Conseil des aéroports du Canada, conseil qui représente pratiquement tous les aéroports et qui est leur porte-parole. Je pense que le CNLA et le Conseil sont du même avis à propos des locations aéroportuaires, et cetera. L'un des problèmes associés actuellement aux aéroports canadiens est qu'au fur et à mesure qu'ils se sont départis de leurs pouvoirs, chacun d'eux s'est forgé sa propre personnalité et son approche des affaires et certains — je dirais —, beaucoup mieux que d'autres. Après cela, il est très difficile de dire qu'ils représentent collectivement un problème. Nous pourrions avoir en effet un problème dans un aéroport donné, mais pas nécessairement dans les autres. Les aéroports sont en fait des monopoles.

Le sénateur Eaton : Ces monopoles devraient vous servir, ainsi que le public.

M. Randell : Je suis d'accord. Toutefois, par rapport à la contribution au conseil ou même aux comités d'usagers dans ces aéroports, les comités d'usagers représentent les compagnies aériennes. Dans certains cas, on les écoute; dans d'autres, pas. Là

terms of the governance surrounding what the right conduct is for the airport itself, those things are left open to interpretation. Therein lies some of the problems, whereas in industry, it is sometimes very difficult for us to influence practices at any particular airport that we feel are not appropriate.

Senator Eaton: Would you recommend that we look at actual airport governance? I think we are doing that. Would you have suggestions for how Transport Canada should standardize airport governance so that it would be of greater accountability to you and to the public?

Mr. Randell: I have suggested that would be a very good thing to do. I remember when this happened in the 1990s. I have been in this industry for a long time. At that time, Mr. Young was the Minister of Transport, and the decision was moved ahead to divest of the airports and give them to the communities. At the time, I said to him, "I think greater community involvement and ownership in your airports is a great thing." I think things happened where if it was totally centralized would not have happened.

The devil can be in the detail as to whom that airport authority is accountable to, who is on the board of that airport authority and their knowledge and expertise in the business. Because as an industry we are not able to provide any suggestions for board members and things of that nature, we are essentially shut out even at that level.

My concern at the time was, while it was moving in the right direction, the governance was not there. Once you do something and it is not there, trying to get it in place later is a real challenge. I suggest that is where it needs to go. I do not think it is a simple solution by saying that we get to put one person on every board. I think it needs to be looked at more from the role of these airports in the country and the fact they are monopolies. If we want to serve Halifax, and I am not saying Halifax is a bad example of an airport authority at all, but if we want to serve a community, we have no choice but to pay whatever that airport decides.

The types of increases that we are seeing in airport improvement fees across the country now, while they only go from \$5 to \$10, that is a 100 per cent increase. I have seen a lot of these fees come into place, but no one talks about them ever going away.

Senator Mercer: It is always good to have people from corporate headquarters in Halifax, and we are looking forward to many more.

That \$1.5 billion in operating revenue is no small piece of change, so it is a pretty important industry, not just to Halifax but to the country.

encore, en ce qui concerne la gouvernance entourant la conduite à suivre par l'aéroport, cela peut être interprété différemment. C'est là que se situent certains des problèmes, alors que dans l'industrie, il nous est quelquefois très difficile d'influer sur les pratiques que nous trouvons inappropriées.

Le sénateur Eaton : Recommanderiez-vous que nous nous penchions sur la gouvernance des aéroports? Je pense que nous le faisons déjà. Auriez-vous des recommandations à faire à Transports Canada sur la normalisation de la gouvernance dans les aéroports de façon à ce que ceux-ci rendent davantage de comptes au public?

M. Randell : J'ai dit que ce serait une très bonne chose à faire. Je me rappelle lorsque cela est arrivé dans les années 1990. Cela fait longtemps que je travaille dans cette industrie. M. Young était à l'époque ministre des Transports et l'on avait décidé de confier les pouvoirs aéroportuaires aux collectivités. Je lui avais dit alors que c'était une bonne chose que les collectivités fassent l'acquisition des aéroports et participent davantage à leur gestion. Il s'est donc passé des choses qui n'auraient pas eu lieu si l'industrie avait été totalement centralisée.

Ce sont les détails qui font problème lorsqu'il s'agit de savoir envers qui l'autorité aéroportuaire est imputable, qui siège au conseil d'administration, ainsi que les connaissances et l'expertise de ce conseil. En tant qu'industrie en effet, nous ne sommes pas en mesure de faire des suggestions ou des recommandations aux membres du conseil. Nous sommes essentiellement mis à l'écart même à ce niveau.

Si l'on se dirigeait dans la bonne direction, je craignais alors que la gouvernance ne soit pas au rendez-vous. Lorsque vous souhaitez qu'une chose soit en place et qu'elle ne l'est pas, c'est très difficile de l'y mettre ultérieurement. Je pense que c'est dans cette direction qu'il faut aller et que ce n'est pas en nommant une personne à chaque conseil que l'on réglera le problème. Je pense qu'il faut plutôt envisager le problème par rapport au rôle que jouent les aéroports dans le pays et au fait que ce sont des monopoles. Si nous voulons desservir Halifax — et je ne veux pas dire par là qu'Halifax est un mauvais exemple d'autorité aéroportuaire... bref, si nous voulons desservir une collectivité, nous n'avons pas d'autre choix que de payer les services imposés par l'aéroport.

Les frais d'améliorations aéroportuaires ne passent peut-être que de 5 \$ à 10 \$, mais cela représente tout de même une augmentation de 100 p. 100. On voit ces redevances être mises en place un peu partout, mais personne n'imagine qu'elles vont disparaître.

Le sénateur Mercer : C'est toujours utile d'entendre des témoignages de gens qui travaillent au siège social d'Halifax et nous espérons en entendre beaucoup d'autres.

Ce montant de 1,5 milliard de dollars de recettes d'exploitation, ce n'est pas de la petite monnaie; c'est une industrie très importante, pas seulement pour Halifax, mais pour tout le pays.

You said that your capacity purchase agreement with Air Canada runs out after 2020. This is almost 2012; the end of an arrangement of this importance to you is only eight years away. Have you started to negotiate with Air Canada, or perhaps with someone else, for a capacity purchase agreement post-2020?

Mr. Randell: We are in constant discussions with Air Canada about our agreement. For instance, we are currently adding new fleet and updating our existing fleet under our agreement with Air Canada. Those discussions will continue along as we move to 2020, but it is a contract, and that is why we are looking to grow and diversify our business in many other areas as well. We have no exclusivity in our contract with Air Canada; they have no exclusivity to us.

We have now launched a service for Thomas Cook, flying seasonally to Mexico and the Caribbean. We are looking at other opportunities to grow and diversify our business, and that is why we formed Chorus as a holding company, to take advantage of these various niches in the market. There are a number of synergies and commonalities in this business that you need to take advantage of as much as possible. We are always negotiating and always looking for opportunities to expand and grow.

Senator Mercer: As you rightfully point out in your report, airport ground rents, the Air Travellers Security Charge and the excise tax on jet fuel can contribute an awful lot to costs that are borne by the travelling public. Indeed, you make reference to a report that says \$7.3 billion over 10 years has come from those levies.

At the risk of sounding like some of my colleagues on the other side, \$7.3 billion is a lot of money, so if we were to take your advice, which I do like, and we were to remove those three levies, how does the government then find \$7.3 billion over 10 years that will not otherwise be coming in? How do we offset that?

Mr. Randell: I am afraid that what has occurred over the last 10 years is that the industry has been seen as an easy take in terms of a hidden form of taxation. I understand the fiscal challenges of the government, but these taxes have crept higher and higher as time has gone on. Every time there is a crisis or change in the industry, it seems to be another reason for more money to be taken from the business. For instance, the Air Travellers Security Charge does not go to CATSA; it actually goes into general government revenues.

The business does not generally get a lot of sympathy from the travelling public because some people say, "It is the airline business; they can afford it," but look at what has happened to our industry. I used the Halifax-Saint John example earlier where people have been driven out of airplanes and onto the roads. We had to change our business. We were centred on the short-haul markets a number of years ago in the regional business, and those short-haul markets have diminished across Canada as a result of this.

Vous avez dit que votre contrat d'achat de capacité conclu avec Air Canada expire après 2020. Nous approchons 2012, soit seulement huit ans avant la fin d'un contrat d'une telle importance pour vous. Avez-vous commencé à négocier avec Air Canada, ou peut-être une autre compagnie aérienne, un contrat pour l'après 2020?

M. Randell : Nous sommes en constants pourparlers avec Air Canada au sujet de notre contrat. Ainsi, nous ajoutons actuellement une nouvelle flotte et rénovons la flotte actuelle. Ces pourparlers se poursuivront jusqu'en 2020, mais il s'agit d'un contrat et c'est pourquoi nous cherchons à élargir et diversifier nos activités dans de nombreux autres secteurs. Dans le contrat qui nous lie avec Air Canada, il n'y a pas d'exclusivité de notre part, ni de la sienne.

Nous avons lancé un service pour Thomas Cook, en offrant des vols saisonniers vers le Mexique et les Antilles. Nous sommes à l'affût d'autres possibilités de croissance et de diversification. Nous avons ainsi créé la société de portefeuille Chorus afin de tirer parti des diverses niches qui se trouvent sur le marché. Le secteur comporte en effet des synergies et des points communs qu'il faut savoir utiliser le plus possible. Nous négocions donc toujours et sommes toujours à la recherche de possibilités d'agrandissement et de croissance.

Le sénateur Mercer : Comme vous l'indiquez à juste titre dans votre rapport, les loyers fonciers des aéroports, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien et la taxe d'accise sur le carburant d'aviation, tout cela pèse énormément dans les coûts que doivent assumer les voyageurs. En fait, vous indiquez que l'ensemble de ces redevances ont rapporté 7,3 milliards de dollars au cours des 10 dernières années.

Au risque de ressembler à mes collègues de l'autre côté, je dirais que 7,3 milliards de dollars, c'est beaucoup d'argent. Si nous devons donc suivre votre avis, que je trouve intéressant, et supprimer ces trois redevances, où le gouvernement trouverait-il cette somme? Comment compenserait-il ce manque à gagner?

M. Randell : Je crains que depuis 10 ans, on considère l'industrie comme une vache à lait. Je comprends les défis budgétaires du gouvernement, mais les redevances n'ont cessé d'augmenter au fil du temps. Chaque crise ou changement dans l'industrie semble être un prétexte de lui soutirer encore davantage d'argent. Ainsi, le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien n'est pas versé à l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, mais va directement dans les coffres du gouvernement.

Le secteur ne suscite généralement pas beaucoup de sympathie auprès du public. Les gens se disent : « C'est l'affaire des compagnies aériennes; elles peuvent se le permettre. » Mais voyez ce qui est arrivé à notre industrie. J'ai donné tout à l'heure l'exemple du trajet Halifax—Saint John où l'on a perdu des clients au profit de la route. Nous avons dû changer notre plan d'affaires. Il y a quelques années et dans le contexte régional, nous nous étions concentrés sur les vols court-courriers, dont le nombre avait fini par diminuer dans tout le Canada en raison de cela.

I think our point here and the point I am trying to make is that while it is an easy take and an easy grab and it means that you do not have to put up some other tax, when you look at the actual economic impact it has on communities, on air travel and our competitiveness, our suggestion is that it is actually regressive. You are not going to be able to do this overnight.

When the GST was put in years ago, I was involved with another association, the Air Transport Association of Canada, ATAC, and we had the tax on fuel. We said, "If this is not consistent with removing input taxes" — and at that time, we could not afford to take it off. Here we are 15 or 20 years later, and we still have these taxes. As a matter of fact, they keep building and building. In discussions with people in finance over the years, they hear what we are saying, but it is a voice that gets lost because it is all about the general revenues.

Senator Mercer: It would seem to me that the business case of removing or proposing to remove these taxes is better if you do a comparison of apples to apples as opposed to apples to oranges and talk about how trucking — you also mentioned rail in your presentation — is indirectly subsidized because of how roads are paid for and how gas taxes are distributed or redistributed. It seems to me that this is the argument to make to the Canadian public instead of trying to simplify it. Ultimately, people around this table and around the cabinet table are sensitive to what the Canadian public is saying. If we are going to get to the point where removing these levies is the thing to do, then there has to be a way of marketing that properly to Canadians so they will understand.

There also needs to be a way for you to tell us, if we were to remove all of those levies, how that will benefit me as a traveler? Is my ticket price going to be directly reduced by the amount that is removed, or will it all go to the bottom line? Probably not for Jazz, but more likely for Air Canada.

Mr. Randell: We are in a competitive business, and I think that the fares these days in real dollars are substantially lower than they were years ago. I think we have seen a decrease in air fares in this country compared to what you would have paid 10 years ago, for example. I do not think the airlines will be absorbing it; at least that has not been the case anywhere else. We do not have any type of exorbitant profits accumulating for sure. I do not think we are guilty of that.

It is one thing to remove these fees and charges. There is a second concept here, which is to ensure that whatever is collected actually goes back into the industry, whereas right now it does not go back to the industry. The industry struggles in terms of CATSA being under constraints, or we hear where people need to charge us more because they were trying to provide some of the basic services and in the meantime the revenue goes out the door.

Senator Cochrane: You have done a great presentation, and I welcome you both here from Atlantic Canada.

Notre argument et ce que j'essaie de faire valoir, c'est que, si c'est la solution facile parce qu'on n'a pas à imposer d'autre taxe, lorsque l'on songe aux conséquences économiques réelles que cela a sur les collectivités, sur le transport aérien et sur nos capacités concurrentielles, nous disons qu'il s'agit en fait d'une taxe régressive. On ne va pas pouvoir appliquer cette mesure du jour au lendemain.

Lorsque la TPS a été mise en place il y a quelques années, je faisais partie d'une autre association, l'Association du transport aérien du Canada, et nous avons eu la taxe sur le carburant. Nous avons dit alors : « Voilà qui va à l'encontre du retrait des taxes sur les intrants » — et, à cette époque, nous ne pouvions pas nous permettre de la retirer. Nous voilà 15 ou 20 ans plus tard, et ces taxes sont toujours là. Dans les discussions que nous avons au fil des ans avec les gens des finances, ces derniers comprennent ce que nous voulons dire mais le message se perd parce que tout cela revient à des recettes générales.

Le sénateur Mercer : Il me semble que si vous voulez justifier le retrait ou le projet de retrait de ces taxes, vous devez comparer des pommes à des pommes plutôt que des pommes à des oranges et mentionner de quelle façon le camionnage — vous parlez aussi du rail dans votre exposé — est indirectement subventionné par le mode de paiement des routes et les modes de distribution ou de redistribution de la taxe sur l'essence. Il me semble que ce serait l'argument à faire valoir auprès du public canadien plutôt que d'essayer de le simplifier. Ce sont finalement les gens ici présents et les membres du cabinet qui sont sensibles à l'opinion publique. Si nous en arrivons à la conclusion qu'il convient de lever ces redevances, il faut alors trouver le moyen d'en convaincre les Canadiens.

Mais si l'on devait supprimer toutes ces redevances, quel avantage en retirerais-je en tant que voyageur? Pouvez-vous me le dire? Est-ce que le prix de mon billet en sera réduit d'autant ou est-ce la compagnie qui en profitera? Probablement pas Jazz, mais Air Canada.

M. Randell : Nous sommes en concurrence, et je pense que les tarifs d'aujourd'hui, en dollars réels, sont bien inférieurs à ceux d'autrefois. Je pense que le prix des billets d'avion a baissé dans ce pays depuis 10 ans. Mais je ne pense pas que ce soit les compagnies aériennes qui absorbent le manque à gagner; au moins, cela ne s'est passé nulle part ailleurs. Une chose est sûre, nous n'avons pas accumulé de profits exorbitants et je ne crois pas qu'on puisse nous en accuser.

Une chose est de supprimer ces droits et redevances; autre chose est de faire en sorte que tout ce qui est collecté revienne à l'industrie, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui. L'industrie souffre des contraintes dont fait l'objet l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; ou bien nous apprenons qu'il faut payer plus cher parce qu'on a essayé de fournir certains des services essentiels alors qu'entre-temps les recettes se sont envolées.

Le sénateur Cochrane : Votre exposé est excellent et je vous souhaite à tous les deux la bienvenue du Canada atlantique.

I want to talk about this capacity purchase agreement. Is this a common thing? How has it really worked for you?

Mr. Randell: It is a very common thing. In the U.S. you find that virtually all the relationships between regional airlines and main line carriers are of this nature. When you are in Ottawa airport and you see American Eagle or Delta, the regional jets, et cetera, generally those carriers are flying for the major airlines under an agreement essentially the same as the one we fly under with Air Canada. It is very common.

Some of the regional airlines in the U.S. have diversified in different ways, some of them have some at-risk services themselves, and others actually have another arm, which is an operating and competitive airline. To answer your question, it is a very common arrangement.

Senator Cochrane: Air Canada determines the schedule.

Mr. Randell: Yes.

Senator Cochrane: The fares.

Mr. Randell: Yes.

Senator Cochrane: Advertising. Are you benefiting a lot from that?

Mr. Randell: We benefit from Air Canada's usage of our service because we charge Air Canada. We negotiate our costs every three years with Air Canada. We have a tough negotiation. They give us the schedule, we negotiate the charges and there is a markup that is applied. Many of our costs are actually passed through to Air Canada. We pass through fuel prices, airport fees, landing fees and air navigation charges. We are not directly affected by that but because of the economics of our services all those costs go on the route when Air Canada looks at profitability.

The way our arrangement is structured with Air Canada, it does not really matter whether we are landing in Whitehorse or in LaGuardia, we essentially get paid the same. We want Air Canada to be successful and we are interested in these markets and what the level of demand is because ultimately that affects the demand for us. However, Air Canada designs the network, determines the airfares and tells us where to fly. Our job is to do it safely, at a low cost and to do it professionally and on time.

Senator Cochrane: What will you do when this agreement runs out?

Mr. Randell: We have a lot of expertise in this business. We have a great cost structure and we have a strong company. There are alternatives in terms of alternative business models, just like right now we are flying for Thomas Cook with the six 757s. It is a Thomas Cook branded service and we are doing it. At some point we might consider certain degrees of risk in terms of getting back into the commercial market, but for now our relationship is more of a contract carrier.

Je voudrais parler du contrat d'achat de capacité. Est-ce courant? Est-ce que cela a vraiment marché pour vous?

M. Randell : C'est une pratique extrêmement courante. Aux États-Unis, elle régit pratiquement tous les rapports qui lient les compagnies aériennes régionales aux transporteurs nationaux. Les avions à réaction régionaux comme ceux d'American Eagle ou de Delta que l'on peut voir à l'aéroport d'Ottawa volent pour les principales compagnies aériennes en vertu d'un contrat qui ressemble essentiellement à celui qui nous lie à Air Canada. C'est une pratique extrêmement courante.

Certaines des compagnies aériennes régionales américaines se sont diversifiées de façon différente. Certaines ont elles-mêmes des services à risques, d'autres une autre branche qui est la compagnie aérienne exploitante et concurrente. Pour répondre à votre question, c'est un arrangement extrêmement courant.

Le sénateur Cochrane : Air Canada détermine l'horaire.

M. Randell : Oui.

Le sénateur Cochrane : Les tarifs.

M. Randell : Oui.

Le sénateur Cochrane : La publicité. Est-ce que vous en profitez beaucoup?

M. Randell : Nous profitons de l'usage que fait Air Canada de notre service parce que nous le facturons. Tous les trois ans, nous négocions nos coûts avec lui. La négociation est dure. Air Canada nous donne l'horaire, nous négocions les coûts facturés et une marge bénéficiaire s'applique. Nombre de nos coûts sont en fait transmis à Air Canada. Sont répercutés les prix du carburant, ainsi que les redevances aéroportuaires, d'atterrissage et de navigation aérienne. Nous ne sommes pas directement touchés par cela mais, de par les caractéristiques économiques de nos services, tous les coûts correspondent aux trajets alors qu'Air Canada recherche des profits.

De par la structure de notre arrangement avec Air Canada, peu importe que nous atterrissions à Whitehorse ou à La Guardia, nous sommes payés essentiellement de la même façon. Nous voulons qu'Air Canada réussisse. Ses marchés, ainsi que la demande qu'ils suscitent, nous intéressent parce que finalement, cela affecte la demande de services. C'est toutefois Air Canada qui conçoit le réseau, et détermine les tarifs et les trajets. Notre travail consiste à voler de façon sécuritaire et professionnelle, à faible coût, et en respectant l'horaire.

Le sénateur Cochrane : Que ferez-vous lorsque l'arrangement expire?

M. Randell : Nous avons beaucoup d'expertise dans ce domaine. Notre structure de coûts est excellente et notre compagnie est solide. Nous disposons d'autres modèles d'affaires. En ce moment par exemple, nous assurons des vols pour Thomas Cook au moyen de six appareils 757 de Boeing et nous volons sous sa marque. Nous pourrions à l'avenir envisager certains niveaux de risques en revenant sur le marché commercial, mais pour l'instant, nous sommes surtout un transporteur contractuel.

Senator Cochrane: Are you planning to go into some of the airports that have been closed down?

Mr. Randell: We have no immediate plans for that.

Senator Cochrane: There is one in my area.

Mr. Randell: I think I know one. We have none immediately in mind. We are concerned about what has happened with the short-haul business and we are primarily a short-haul operator. With the level of demand, because of security and all the charges and fees, et cetera, people, as I said earlier, have been driven to the roads and that has had a major impact. We used to have an extensive route network in Newfoundland and Labrador, and over the years it attrited away and is very much influenced by that.

Senator Greene: You mentioned earlier the amount of money that leaks out of the system and goes back to the federal government in the form of taxes and fees, which the industry collects but never is able to use. What percentage of an average ticket would be in that category — an amount that would go into the treasury and be disbursed wherever it goes?

Mr. Randell: I do not have those exact numbers. I would refer you to the Lazar report, which is an excellent report on the status of this. I do know that in the case of airport rents there are hundreds of millions of dollars that have been paid in airport rents by the major airports in this country, none of which sees its way back into our industry.

A good part of the air transportation service security fee — and I am sorry, I do not have the percentage — does not go into airport security even though for most passengers, when they look at that, they assume that is paying for the security they enjoy. That is not the case. I do not see any of the excise tax on fuel going back into the industry.

When I look at the taxes and what is actually going back in, the only thing I would say is that when the airports collect the airport improvement fees they are staying at the airport. They are going into infrastructure, et cetera. We have seen such a huge increase in infrastructure over the last number of years. At some point we should be okay, hopefully before too long, because frankly these airports are collecting \$20, \$25 for every passenger going through their terminal.

Senator Greene: It would be a good thing if you could take a look at that issue for us, look at a typical Jazz ticket and send us some information on a percentage on a typical ticket. That would be helpful.

In relation to the new U.S. entrance fee of \$5.50, what impact will that have on you, if anything?

Mr. Randell: I heard about this yesterday and I could not believe it, actually. We already have three charges that are applied to passengers by the U.S. We already have a U.S. transportation tax that is paid by every passenger entering the U.S.

Senator Greene: How much is that?

Le sénateur Cochrane : Pensez-vous revenir dans certains aéroports qui ont été fermés?

M. Randell : Pas immédiatement.

Le sénateur Cochrane : Il y en a un dans ma région.

M. Randell : Je crois que j'en connais un. Mais dans l'immédiat, nous n'avons aucun plan. Comme nous assurons essentiellement un service court-courrier, c'est ce qui est arrivé dans ce secteur qui nous inquiète. À cause de la demande, des considérations de sécurité, de tous les droits et redevances, et cetera, le public s'est tourné vers le transport terrestre et cela a eu de graves conséquences sur nos opérations. Nous exploitions autrefois de très nombreux vols à Terre-Neuve et Labrador, mais en raison de tous ces facteurs, nous les avons perdus au fil des ans.

Le sénateur Greene : Vous avez mentionné plus tôt les sommes d'argent que l'industrie perçoit mais qu'elle ne peut pas utiliser parce qu'elles sont récupérées par le gouvernement fédéral sous forme de taxes et de redevances. Quel pourcentage d'un billet à prix moyen entrerait dans cette catégorie — et serait remis au Trésor?

M. Randell : Je n'ai pas les chiffres exacts, mais vous les trouverez dans le rapport Lazar qui est excellent et les fournit tous. Quant aux centaines de millions de dollars qui ont été payés par les grands aéroports de ce pays au titre des loyers, elles ne semblent pas profiter à l'industrie.

Une bonne partie — et je regrette, mais je n'en connais pas le pourcentage exact — des droits imposés au titre de la sécurité par les services de transport aérien ne servent pas à financer la sécurité des aéroports, comme le pensent la plupart des passagers. Quant à la taxe d'accise sur l'essence, rien, que je sache, n'en revient à l'industrie.

Quand je pense à toutes les taxes qui sont perçues, seules les redevances destinées aux améliorations aéroportuaires sont utilisées à cette fin. On s'en sert pour les infrastructures, et cetera. Il y a eu ces dernières années d'immenses augmentations dans les infrastructures. À un moment donné — assez vite espérons-le — le problème devrait être réglé, car franchement, les aéroports perçoivent beaucoup d'argent, soit 20 \$ ou 25 \$ par passager.

Le sénateur Greene : Ce serait bien si vous pouviez examiner le dossier plus en détail et nous dire les pourcentages de taxes et redevances perçues sur un billet Jazz typique. Ce serait utile.

Quant au nouveau droit d'entrée de 5,50 \$ aux États-Unis, quelle répercussion aura-t-il, le cas échéant, sur votre entreprise?

M. Randell : J'ai entendu parler de cela hier et, en fait, je n'arrivais pas à y croire. Nous avons déjà trois redevances qui sont appliquées aux passagers par les États-Unis. Nous avons déjà une taxe de transport américaine qui est payée par chaque passager qui entre aux États-Unis.

Senator Greene : Elle s'élève à combien?

Mr. Randell: I can tell you what the total is because I did an analysis here, but it is normally around \$16 or \$17, plus we have a U.S. immigration fee, which is somewhere around \$5 or \$6, plus we even have a U.S. agricultural inspection tax that is charged to every Canadian or everybody who flies transborder.

I thought it would be interesting so I did a quick look this morning on a website and I compared a Montreal-Fort Lauderdale ticket. I went to November 16, and WestJet's lowest fare from Montreal to Fort Lauderdale was \$189. On top of that, total taxes are almost \$88, which is 46 per cent. Of the \$88, almost \$30 is already charged by the U.S., so not Canada. The remainder is charged by Canada. It is a \$25 airport improvement fee, GST, QST and the security fee. The total taxes are \$88. Then there is a navigation charge; NAV CANADA fee of \$7.50.

In other words, you pay your \$189 fare and you pay \$88 in taxes. If you fly out of Burlington the same day on JetBlue, the fare is \$177, so it is only \$12 less. The total taxes, all in, on that fare, out of Burlington to Fort Lauderdale, are \$21.40. That is a \$60 difference in taxes alone. When you add another \$5.50 to the U.S. side, this is death by 10,000 cuts because there are so many lines on the ticket about all these fees and charges. That is why someone needs to look at this industry and say that before too long people close to the border will not be flying out of Canadian airports.

Senator Greene: I appreciate that answer. My third question, and it is an unrelated one, is I was struck by the comparison that you gave that in the late 1990s Air Nova and Air Atlantic operated twelve 37-seat Dash 8s and now there are four 18-seaters operating between Halifax and Saint John. I was trying to think about whether the reason for the change is all in the price, or are there other factors? The only other factor I could think of is that we have four-lane highways connecting Halifax and Saint John now, and we did not before. Is there anything else?

Mr. Randell: There is no real answer, not a simple answer, because if it was simple it would probably be wrong. The influencing factors on the demand between Halifax and Saint John were the highway system improved, so the driving was faster. Also when you go through the security at airports, the amount of time that you have to leave beforehand now, because you never know how long the lines will be, how long it will take to get through, and you have to worry about your liquids and gels and this and that. There are good reasons for all of this, but nevertheless you look at it from a time point of view, and then if there is a delay. On top of that you add the fees and charges and high cost. It is a combination of those things and you say it is not

M. Randell : Je peux vous dire quel est le total parce que j'ai fait une analyse ici, mais elle se situe normalement autour de 16 ou 17 \$, et en plus, nous avons des droits d'immigration américains, qui s'élèvent à 5 ou 6 \$, et nous avons même une taxe d'inspection agricole américaine qui est imposée à tous les Canadiens ou à quiconque monte à bord d'un vol transfrontalier.

J'ai pensé que ce serait intéressant, alors, j'ai jeté un coup d'oeil ce matin sur un site Web et j'ai comparé un billet Montréal-Fort Lauderdale. Je suis allé au 16 novembre, et le billet le moins cher de WestJet de Montréal à Fort Lauderdale coûtait 189 \$. À cela s'ajoutent des taxes totales qui s'élèvent à près de 88 \$, ce qui représente 46 p. 100. Des 88 \$, près de 30 \$ ont déjà été imposé par les États-Unis, alors, ce n'est pas le Canada. Le reste est imposé par le Canada. Il y a les frais d'amélioration aéroportuaires de 25 \$, la TPS et la TVQ et le droit pour la sécurité. Les taxes totales s'élèvent à 88 \$. Ensuite, il y a une redevance de navigation; la redevance de NAV CANADA est de 7,50 \$.

En d'autres mots, vous payez un billet 189 \$ et vous payez 88 \$ en taxes. Si vous prenez un avion de JetBlue le même jour à partir de Burlington, le prix du billet est de 177 \$; alors, cela représente seulement 12 \$ de moins. Les taxes totales pour le billet Burlington-Lauderdale s'élèvent à 21,40 \$. C'est une différence de 60 \$ uniquement pour les taxes. Lorsque vous ajoutez une somme additionnelle de 5,50 \$ du côté américain, c'est le supplice des mille morceaux parce qu'il y a tellement de lignes sur le billet concernant tous ces frais et redevances. C'est pourquoi quelqu'un doit jeter un coup d'oeil sur cette industrie et le dire; avant longtemps, les gens qui vivent proche de la frontière ne prendront pas l'avion à partir des aéroports canadiens.

Le sénateur Greene : Je vous remercie de cette réponse. Ma troisième question, et elle n'est pas reliée aux autres, c'est que j'ai été frappé par la comparaison que vous avez faite, à savoir qu'à la fin des années 1990, Air Nova et Air Atlantic assuraient 12 vols de Dash 8 de 37 places et que maintenant, il y a quatre vols entre Halifax et Saint John à l'aide d'un appareil de 18 places. J'aimerais savoir si la raison de ce changement est liée uniquement au prix ou s'il y a d'autres facteurs? Le seul autre facteur auquel je puisse penser, c'est que nous avons maintenant des autoroutes à quatre voies reliant Halifax et Saint John, et ce n'était pas le cas auparavant. Y a-t-il une autre raison?

M. Randell : Il n'y a pas de véritable réponse, parce que si c'était simple, ce serait probablement faux. Les facteurs qui influent sur la demande entre Halifax et Saint John sont l'amélioration du système d'autoroutes, alors, on peut circuler plus rapidement; en plus, il y a les formalités de sécurité dans les aéroports, l'heure où vous devez arriver avant le départ, parce que vous ne savez jamais quelle sera la longueur de la file d'attente, combien de temps il faut pour passer, et vous devez vous inquiéter à propos de vos liquides et de vos gels, et patati et patata. Il y a de bonnes raisons pour tout cela, mais il reste que vous regardez cette question du point de vue du temps, et ensuite, s'il y a un retard. Et en plus, vous ajoutez les frais et les redevances et le coût

worth it. I will get in the car, go and come when I please, and I can put whatever I want in my bag and I do not have to worry about anyone else, and you are on the highway.

The Chair: I have four more senators and 15 minutes, so I would ask senators to have a short question. I would ask Mr. Randell to give short answers and everybody will get through before the end.

Senator Merchant: Welcome and good morning. I live in Saskatchewan, so I will keep my questions related to that region. I know that we fly Jazz out of Regina. First, if you think of Regina and Saskatoon, we are far away from everything. We cannot drive to Toronto; we cannot even drive to Calgary because it is about eight hours; we cannot drive across the border to catch an American flight, especially if you are in Saskatoon. We do not have much air service; we have a flight in the morning, a flight at noon, and a flight in the evening, for instance, to Eastern Canada, and we cannot go anywhere without going through Toronto.

In the last couple of years they have put on a flight, I think it is from mid-May to mid-October, that for instance for me I can fly Regina-Ottawa without having to go through Toronto.

I think I have heard your answer that you have no control over flying that flight: It is Air Canada that decides the flights.

Mr. Randell: Yes.

Senator Merchant: Does the Regina airport have any say in the service they receive?

Mr. Randell: I know all the airports talk with the airlines about the schedules. Frankly, all the airports have been seeking new services, et cetera, on a continuous basis. We have not had any discussion because the nature of our service is we do what Air Canada schedules us to do. It happens that the airplane that we operate is well suited to the Regina-Ottawa route, seasonally. We also do Saskatoon-Ottawa as well.

Senator Merchant: That continues on to Montreal, I believe.

Mr. Randell: One continues on and I think the other connects.

Senator Merchant: I think both those flights were constantly full at that time of year.

Mr. Randell: I have not seen the load factors. We fly Saskatoon and Regina to Vancouver and Toronto — we do some of that — but it is Air Canada, primarily. We also fly to Calgary, and there is some service to Edmonton.

élevé. C'est une combinaison de tous ces facteurs et vous vous dites que cela n'en vaut pas la peine. Vous allez prendre votre voiture, vous allez pouvoir circuler à votre guise et vous pouvez mettre ce que vous voulez dans votre valise, vous n'avez pas à vous inquiéter de personne d'autre, et vous êtes sur l'autoroute.

Le président : J'ai encore quatre sénateurs et il reste 15 minutes; alors, je demanderais au sénateur de poser des questions courtes, et je demanderais à M. Randell de donner des réponses courtes et ainsi, tout le monde aura l'occasion de prendre la parole avant la fin.

Le sénateur Merchant : Bonjour et soyez le bienvenu. Je vis en Saskatchewan, alors, mes questions seront reliées à cette région. Je sais que Regina est desservie par Jazz. Premièrement, à Regina et à Saskatoon, nous sommes loin de tout. Nous ne pouvons pas aller à Toronto en voiture; nous ne pouvons pas aller à Calgary en voiture parce cela prend environ huit heures; nous ne pouvons pas aller en voiture de l'autre côté de la frontière pour prendre un vol américain, surtout si vous êtes de Saskatoon. Nous n'avons pas beaucoup de services en matière de transport aérien; nous avons un vol le matin, un vol le midi et un vol en soirée, par exemple, vers l'Est du Canada, et nous ne pouvons aller nulle part sans passer par Toronto.

Au cours des dernières années, ils ont inauguré un vol, je pense que c'est de la mi-mai à la mi-octobre, qui, par exemple, me permet d'aller de Regina à Ottawa sans avoir à transiter par Toronto.

Je crois vous avoir entendu répondre que vous n'aviez pas de mot à dire sur ce vol; c'est Air Canada qui décide des vols.

M. Randell : Oui.

Le sénateur Merchant : Est-ce que l'aéroport de Regina a un mot à dire sur le service qu'il reçoit?

M. Randell : Je sais que tous les aéroports discutent des horaires avec les sociétés aériennes. À vrai dire, tous les aéroports cherchent à obtenir de nouveaux services, et cetera, sur une base permanente. Nous n'avons pas eu de discussions parce que la nature de notre service, c'est de respecter l'horaire qu'Air Canada veut que nous respections. Il appert que l'avion que nous utilisons convient bien pour la route Regina-Ottawa, selon la saison. Nous faisons également Saskatoon-Ottawa.

Le sénateur Merchant : Ce vol se poursuit jusqu'à Montréal, je crois.

M. Randell : L'un de ces vols poursuit sa route et je pense que l'autre fait une correspondance.

Le sénateur Merchant : Je pense que ces deux vols sont toujours remplis à cette période de l'année.

M. Randell : Je n'ai pas vu les coefficients d'occupation passagers. Nous avons des vols de Saskatoon et Regina à Vancouver et Toronto — nous en faisons un peu — mais c'est surtout Air Canada. Nous allons également à Calgary, et il y a un certain service vers Edmonton.

Senator Merchant: I know that we also fly WestJet a lot in Western Canada, but again we cannot come here directly. There seems to be much more happiness flying WestJet. People flying WestJet are much happier. I am speaking of the passengers.

You are not Air Canada and you can answer freely. Why is it that people find a difference in the service between Air Canada and WestJet?

For instance, there seem to be a lot more delays related to Air Canada. The other thing I have heard is that, if there is a delay, WestJet tries to rush things, to kind of catch up, make up the difference in time. I hear a lot of people saying, “I will not take Air Canada, I will only fly WestJet.”

Mr. Randell: I cannot really speak on behalf of Air Canada. I can speak on behalf of Jazz. Our on-time performance has been better, has been the best of all three — WestJet, Air Canada and Jazz — in that Jazz’s arrivals within 15 minutes have been consistently the best, despite the fact that our airplanes are very busy and up and down many times a day. I am very proud of our on-time performance and what we have done.

Jazz is a result of a merger of several carriers under very difficult circumstances in 2000, having been through a restructuring, et cetera. In some cases, when things are new, it is a little easier, frankly, for people to be a little more upbeat than when people have been there for a while.

I have been involved with companies that have started from scratch and people’s priorities and the culture evolves and changes over time. We just got recognition last week with respect to being one of the top 10 admired corporate cultures in Quebec and Atlantic Canada at Jazz. We are up now for the national award. We are very pleased about that, and our focus is on providing good service to our customers, but also to Air Canada.

The Chair: We will have our on-time performance also.

[Translation]

Senator Boisvenu: First, I would like to thank you for your brief. It was really good. I would also like to congratulate your company. I am in the habit of using its services and, unlike my colleague to the right, I greatly appreciate the quality of your service. I also have friends who work for Jazz Aviation and they very much like your management.

Allow me to make a comment. When you were talking about reducing fees, to use the example of the Hygrade sausage, you say that basically, the more people eat it, the more they like it, and the

Le sénateur Merchant : Je sais que nous utilisons beaucoup les services de WestJet dans l’Ouest du Canada, mais encore une fois, nous ne pouvons venir ici par vol direct. Il semble que ce soit beaucoup plus agréable de prendre un vol de WestJet. Les gens qui utilisent WestJet sont beaucoup plus heureux. Je parle des passagers.

Vous n’êtes pas Air Canada et vous ne pouvez pas vous exprimer librement. Pourquoi les gens trouvent-ils qu’il y a une différence entre le service d’Air Canada et celui de WestJet?

Par exemple, il semble y avoir beaucoup plus de retards dans le cas d’Air Canada. L’autre chose que j’entends dire, c’est que s’il y a un retard, WestJet essaie d’activer les choses pour, en quelque sorte, essayer de rattraper le retard. J’entends beaucoup de gens dire : « Je ne prends pas les avions d’Air Canada, uniquement ceux de WestJet. »

M. Randell : Je ne peux pas vraiment parler au nom d’Air Canada. Notre ponctualité est la meilleure des trois entreprises — WestJet, Air Canada et Jazz — en ce sens que nos vols arrivés à l’heure dans les 15 minutes ont toujours été plus élevés, malgré le fait que nos avions sont très occupés et qu’ils décollent et atterrissent un grand nombre de fois par jour. Je suis très fier de notre ponctualité et de ce que nous avons accompli.

Jazz est le résultat de la fusion de quelques transporteurs qui ont connu des moments très difficiles en 2000, ayant subi une restructuration, et cetera. Dans certains cas, lorsque les choses sont nouvelles, c’est un peu plus facile, à dire vrai, pour les gens d’être plus enthousiastes que lorsque les gens sont là depuis un certain temps.

J’ai eu affaire à des entreprises qui ont commencé à partir de rien et les priorités des gens et la culture évoluent avec le temps. La semaine dernière, Jazz a été l’un des gagnants dans le cadre du concours Canada’s 10 Most Admired Corporate Culture pour la section Québec-Atlantique. Nous sommes maintenant parmi les finalistes pour gagner le prix à l’échelle nationale. Nous en sommes très heureux et notre objectif est de fournir un bon service à nos clients, et également à Air Canada.

Le président : Nous allons, nous aussi, avoir un problème de ponctualité.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : D’abord, merci beaucoup pour votre mémoire. Il est vraiment de qualité. J’aimerais aussi féliciter votre compagnie. J’ai l’habitude d’utiliser ses services et, contrairement à ma collègue de droite, j’apprécie grandement la qualité de votre service. J’ai aussi des amis qui travaillent pour Jazz Aviation et ils apprécient beaucoup votre direction.

Vous me permettrez un commentaire. Lorsque vous parlez de réduction des frais, pour reprendre l’exemple de la saucisse Hygrade, vous dites dans le fond que plus les gens en mangeront,

more they like it, the more they eat. As for reducing fees, you are saying that the difference will be made up by an increase in customers. That is your basic principle, I think.

[English]

Mr. Randell: Yes. I think it is very helpful to have the right balance in terms of the costs. I think I agree.

[Translation]

Senator Boisvenu: To go back to your brief, two things caught my attention. On page 4 of the French version, you say that we need a comprehensive policy whereby all who benefit should share in the cost. Which parties are you referring to, apart from airlines?

[English]

Mr. Randell: I would suggest areas such as policing at airports is an example. Up until the last couple of years the policing at airports was provided as a service by the federal government. It was funded by general revenues and police were provided at airports like they are at other facilities, et cetera. There was a change that occurred, and now the airports themselves have to pay for the policing.

When it comes to security and some of the charges like that, I suggest they are for the greater good of society and not just necessarily for the customers that are using it.

It is very unfortunate that our industry has been the target of terrorists, but it has been severely penalized as a result of that. It has all been focused on recovering revenues from our industry and then some, rather than understanding that all of this has a negative effect on demand. It lowers the number of people who are flying; it is very short sighted.

It is seen as a quick source of revenue. Where can the revenue come from that the consumer is not immediately able to identify? It is all hidden here. Whether it is airport rents, security charges or excise, these are all hidden taxes.

[Translation]

Senator Boisvenu: The last thing that concerns me is Transport Canada. With regard to a warning message that you sent to the government recently, we saw all the infrastructure expertise that was lost to the Quebec department of transport. It was a major topic of discussion in recent months. The Government of Quebec just decided to inject 800 or 900 new resources, I think, and to reclaim the expertise that had been lost to the private sector. Do

plus ils l'aimeront, et plus ils l'aimeront, plus ils en mangeront. Pour ce qui est de la réduction des frais, vous dites que l'écart serait compensé par une augmentation de la clientèle. C'est votre principe de base, je crois.

[Traduction]

M. Randell : Oui. Je pense qu'il est très utile d'avoir le bon équilibre en termes de coût. Je pense que je suis d'accord.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Pour revenir à votre mémoire, deux éléments m'ont interpellé. À la page 4 de la version française, vous dites que nous avons, en outre, besoin d'une politique exhaustive qui ferait en sorte que les coûts seront partagés par toutes les parties. Vous faites référence à quelles parties, en dehors des transporteurs?

[Traduction]

M. Randell : Je dirais que les services des policiers dans les aéroports en sont un exemple. Jusqu'à il y a quelques années, les services des policiers dans les aéroports étaient payés par le gouvernement fédéral. Ils étaient financés par les recettes générales et ils étaient fournis aux aéroports comme ils le sont dans le cas des autres établissements, notamment. Un changement est survenu et maintenant, les aéroports doivent payer eux-mêmes les services des policiers.

Lorsqu'il est question de sécurité et de frais comme ceux-là, je dirais qu'ils sont liés à l'intérêt de la société en général, et non pas uniquement des clients qui utilisent ces installations.

Il est très malheureux que notre industrie ait été la cible des terroristes, mais elle a été sérieusement pénalisée à cause de cela. Tout cela avait pour but de recouvrer des recettes auprès de notre industrie, et même davantage, plutôt que de comprendre que tout cela a un effet négatif sur la demande. Il y a une diminution du nombre de passagers; il s'agit d'une vision à très court terme.

C'est perçu comme une source de revenus facile. D'où peuvent provenir les revenus que le consommateur n'est pas en mesure de reconnaître immédiatement? Tout est caché ici. Que ce soit les loyers aéroports, les redevances de sécurité ou la taxe d'accise, ce sont toutes des taxes cachées.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Le dernier élément qui me préoccupe, c'est Transports Canada. Au sujet d'un message de mise en garde que vous avez lancé au gouvernement, dernièrement, au Québec, on a constaté toute l'expertise qui s'est perdue au ministère des Transports au niveau des infrastructures. Ce fut un élément majeur de discussions au cours des derniers mois. Le gouvernement du Québec vient de décider d'injecter, je crois,

you fear this kind of situation at Transport Canada, losing expertise that could lead us toward a kind of — not a calamity, but a shock that could be costly for us in the future?

[English]

Can you tell me what kind of expertise we are losing now?

Mr. Randell: Transport Canada has changed significantly over the last number of years with the introduction of safety management systems, SMS. It is necessary for Transport Canada to change. As carriers, we are changing in terms of how we manage safety. I have to say that I agree with the policy changes that have been made.

I do not think that air travel generally as a result of SMS has been safer. I feel far more confident in terms of the way things are managed today, even though more of it is on us to do, I believe, and I support SMS.

What I am concerned about is that with all the budget cuts, we still need certain types of expertise in Transport Canada — people who are familiar with the industry and the technical aspects of it. As carriers, we need approvals for changes in procedures. Even if you want to use a cellphone on an aircraft, you have to go to the regulator to get it looked at and approved. In order to do that, you need to have enough people who are able to respond to the carriers and their needs, and to ensure that we are doing our job in increasing our vigilance over safety.

I am concerned about some of the constraints that Transport Canada has with respect to its budget. While I am certainly not advocating waste, I am advocating that we have sufficient expertise to properly liaise and manage with the industry. I think there is a concern there.

Senator Martin: Thank you very much for your presentation. I can appreciate this very complex industry and the constraints and challenges that you are facing.

Aside from the charges and fees and those other issues that we have heard of and addressed, I am curious about the sources of revenue for your company. As a contractor with Air Canada, I am curious about how you oversee your sponsorship dollars or increase sponsorship revenue.

I was thinking how in this day and age it is very hard to advertise to an audience; anyone can switch the channel and go to another website. However, you have a captive audience on the airplane, not that you want to inundate your passengers. In terms

au-delà de 800 ou 900 nouvelles ressources et de reprendre en main l'expertise qu'on avait cédée au privé. Craignez-vous une telle situation au niveau du ministère fédéral des Transports, une perte d'expertise qui pourrait nous conduire vers une espèce de — non pas un cataclysme, mais un choc qui pourrait nous coûter cher à l'avenir.

[Traduction]

Pouvez-vous nous dire quel genre d'expertise nous perdons à l'heure actuelle?

M. Randell : Transports Canada a beaucoup changé au cours des dernières années avec l'arrivée du Système de gestion de la sécurité, SGS. Transports Canada doit changer. En tant que transporteurs, nous changeons notre façon de gérer la sécurité. Je dois dire que je suis d'accord avec les changements de politiques qui ont été apportés.

Je ne pense pas, de manière générale, que le transport aérien est plus sûr depuis l'introduction du SGS. Je me sens beaucoup plus confiant pour ce qui est de la façon dont les choses sont gérées aujourd'hui, même si nous devons en faire une part plus importante, je crois, et j'appuie le SGS.

Ce qui me préoccupe, c'est que compte tenu de toutes les réductions budgétaires, nous avons tout de même besoin d'un certain type d'expertise à Transports Canada — des gens qui connaissent bien l'industrie et ses aspects techniques. À titre de transporteurs, nous avons besoin que les changements dans les procédures soient approuvés. Même si vous voulez que l'on utilise un téléphone cellulaire à bord d'un avion, vous devez passer par l'organisme de réglementation pour qu'il examine la question et donne son approbation. Pour faire cela, vous devez avoir suffisamment de gens en mesure de répondre aux besoins des transporteurs et pour s'assurer que nous faisons notre travail pour ce qui est d'accroître notre vigilance en matière de sécurité.

Je suis préoccupé par certaines des contraintes budgétaires qui touchent Transports Canada. Je ne suis certainement pas en faveur du gaspillage, mais je suis en faveur de l'idée qu'il y ait suffisamment d'expertise pour avoir une communication et une activité de gestion appropriées avec l'industrie. Je pense que c'est une préoccupation.

Le sénateur Martin : Merci beaucoup de votre exposé. Je peux comprendre la nature très complexe de votre industrie ainsi que les contraintes et les défis auxquels vous êtes confrontés.

À part les redevances, les frais et ces autres questions dont nous avons parlé, je suis curieuse au sujet des sources de revenus de votre entreprise. À titre de fournisseur d'Air Canada, je suis curieuse de savoir comment vous supervisez ou augmentez vos revenus de publicité.

Je me disais combien il est difficile de nos jours de faire de la publicité auprès d'un auditoire; n'importe qui peut changer de poste ou aller sur un autre site web. Toutefois, vous avez un auditoire captif à bord de vos avions, non pas que vous vouliez

of the kind of revenue you might generate, what sort of contract are you under with Air Canada and how is that done? Perhaps it is a question for you, Ms. Megann.

Nathalie Megann, Director, Corporate Communications and Investor Relations, Jazz Aviation LP: I am not sure I understand your question.

Senator Martin: I am curious about how you generate revenues for your company. Is there sponsorship, or do you generate revenue through that kind of investment?

Ms. Megann: No, our revenues are driven only by flying on behalf of others.

Senator Martin: I was thinking about Air Canada, where there is a certain amount of advertisement done. I wondered whether you are able to do the same, or whether that is not something that you would consider.

Ms. Megann: We do not advertise our services, per se, because we are flying on behalf of others. It is our customers that manage all the commercial aspects.

Mr. Randell: On board the aircraft, Air Canada controls what is on the aircrafts. They even tell us what to put in the seat pockets. On our aircraft that have the in-flight audiovisual entertainment systems that you use from Regina to Ottawa, for instance, that is all Air Canada content. That is up to them to decide.

Ms. Megann: We are essentially a white label carrier; we will adopt the image, brand and product that our customer would like us to provide to their customers.

Senator Martin: I ask this because I am from Vancouver and I do not fly Jazz. It was just in seeing your role, Ms. Megann, that I was asking the question about opportunities to generate revenue for your company in that way. However, you are providing the service or the flight rather than anything else.

Mr. Randell: Our lifeline is flying the aircraft. That is really what we do.

Senator Zimmer: I apologize for being late. Your answers are probably the most direct and candid that we have heard about the fees. I think the senator really hit the jugular when he asked you and you responded.

My questions are facetious and intended to be — not at you, but further down the line. I am amazed that they have an entrance fee to the United States. What does that mean? Once you get over the border, is the air different? Who dreams these fees up, which then go into general revenue?

inonder vos passagers de publicité. En ce qui concerne le genre de revenus que vous pourriez en tirer, quel genre de contrat avez-vous avec Air Canada et comment est-ce que cela se fait? Cette question s'adresse peut-être à vous, madame Megann.

Nathalie Megann, directrice, Communications de l'entreprise et Relations avec les investisseurs, Jazz Aviation S.E.C. : Je ne suis pas certaine de comprendre votre question.

Le sénateur Martin : Je suis curieuse de savoir comment vous générez des revenus pour votre entreprise. Y a-t-il de la publicité, ou est-ce que vous produisez des revenus par ce genre d'investissement?

Mme Megann : Non, nos revenus proviennent uniquement des vols que nous faisons pour le compte d'autres transporteurs.

Le sénateur Martin : Je pensais à Air Canada, où il se fait un certain degré de publicité. Je me demandais si vous pouviez faire la même chose ou si c'est quelque chose que vous pourriez envisager de faire.

Mme Megann : Nous ne faisons pas de publicité sur nos services en soi, parce que nous faisons des vols pour le compte d'autres transporteurs. Ce sont nos clients qui gèrent tous les aspects commerciaux.

M. Randell : C'est Air Canada qui contrôle ce qu'il y a à bord des avions. Elle nous dit même quoi mettre dans la pochette des sièges. Dans nos avions qui possèdent les systèmes de divertissement audiovisuel en vol que vous utilisez de Regina à Ottawa, par exemple, c'est toujours du contenu d'Air Canada. C'est à elle qu'il appartient de décider.

Mme Megann : Nous sommes essentiellement un transporteur privé à étiquette blanche; nous adoptons l'image, la marque et le produit que notre client veut que nous offrions à ses clients.

Le sénateur Martin : Je vous pose la question parce que je suis de Vancouver et que je n'utilise pas les services de Jazz. C'est uniquement en voyant votre fonction, madame Megann, que j'ai posé la question au sujet des occasions de générer de cette manière un revenu pour votre entreprise. Toutefois, vous fournissez le service, ou plutôt le vol, plutôt que quoi que ce soit d'autre.

M. Randell : Notre source de revenus, c'est de faire voler l'avion. C'est vraiment ce que nous faisons.

Le sénateur Zimmer : Je m'excuse du retard. Vos réponses sont probablement les plus directes et les plus franches que nous ayons entendues au sujet des redevances. Je pense que le sénateur a frappé en plein dans le mille lorsqu'il vous a posé la question et que vous y avez répondu.

Mes questions sont ironiques et c'est voulu — pas à votre endroit, mais plus loin dans la hiérarchie. Je suis étonné de voir qu'il y a un droit d'entrée aux États-Unis. Que cela signifie-t-il? Qu'une fois que vous franchissez la frontière, l'air est différent? Qui invente toutes ces redevances, qui prennent ensuite le chemin des recettes générales?

The second question is, once all the infrastructures are improved at the airports, do you think they will continue to charge these fees?

Mr. Randell: I agree about the charge just across the border; I think it is another hidden form of taxation, except in that case, it is a U.S. hidden form of taxation rather than a Canadian one.

I am sorry, what was your second question?

Senator Zimmer: Once the infrastructures are modern and up to date, do you think they will continue?

Mr. Randell: I have a very cynical view of that, I have to say. I do not see AIFs coming down. As a matter of fact, I see a lot of these airports now as having professional project managers and construction groups that are almost addicted to these revenues. It becomes how do we spend it rather than necessarily looking for the right returns. That is where the accountability is sadly lacking to ensure that these dollars are put to a meaningful and proper use.

We do not have an airport infrastructure problem in Canada anymore generally. As a matter of fact, if anything, we have got to be concerned about an airport infrastructure overbuild.

Senator Zimmer: I agree with that. We are doing one in Winnipeg right now that is gorgeous, but the question comes down to is it necessary or is it nice? You are absolutely right. It is angering and it is affecting your business.

With all these fees on, they do not get on the plane; they will drive there instead. You have hit it right on the jugular, and somehow we have to recommend in this report that we deal with these issues.

Mr. Randell: If I could add, in Toronto you have to pay a fee if you are a connecting passenger. Just to connect at the airport, the airport charges a connecting AIF.

Senator Zimmer: That is amazing.

The Chair: Thank you very much, Mr. Randell. As I mentioned before, our on-time service is pretty good too. I would like to tell senators that on Wednesday we will be hearing from the Air Canada Pilots Association.

With that, thank you very much.

(The committee adjourned.)

La deuxième question, c'est : une fois que toutes les infrastructures seront améliorées dans les aéroports, croyez-vous qu'ils vont continuer d'imposer ces frais?

M. Randell : Je suis d'accord pour ce qui est du droit lorsqu'on traverse la frontière; je pense que c'est une autre forme de taxe cachée, sauf que cette fois, c'est une taxe cachée américaine et non canadienne.

Je suis désolé, quelle était votre deuxième question?

Le sénateur Zimmer : Une fois que l'infrastructure sera moderne, croyez-vous qu'ils vont continuer d'imposer des frais d'améliorations?

M. Randell : Je dois dire que j'ai un point de vue assez cynique à cet égard. Je ne peux imaginer une réduction des frais d'améliorations aéroportuaires. En fait, je vois qu'un grand nombre de ces aéroports possèdent maintenant des gestionnaires de projet et de groupes de construction professionnels qui sont presque dans un état de dépendance à l'égard de ces revenus. L'idée, c'est devenu de trouver comment dépenser l'argent plutôt que de chercher à obtenir les revenus qui sont appropriés. C'est là que la reddition de comptes fait cruellement défaut, pour s'assurer que cet argent sert à des fins appropriées et justifiées.

De façon générale, nous n'avons plus de problèmes d'infrastructure aéroportuaire au Canada. En fait, si on doit s'inquiéter de quelque chose, ce serait d'un excès d'infrastructure aéroportuaire.

Le sénateur Zimmer : Je suis d'accord avec vous. Nous sommes en train de construire des installations splendides à Winnipeg, mais on doit se demander si c'est nécessaire ou si c'est joli? Vous avez absolument raison. C'est choquant et cela affecte votre entreprise.

À cause de toutes ces redevances, les gens ne prennent plus l'avion, ils préfèrent prendre leur voiture. Vous avez touché en plein dans le mille et d'une façon quelconque, nous devons recommander dans ce rapport que l'on règle ces questions.

M. Randell : Si vous permettez, j'aimerais ajouter qu'à Toronto, vous avez des frais à payer si vous êtes un passager qui fait une correspondance. Simplement pour faire une correspondance à l'aéroport, on vous fait payer des frais d'améliorations aéroportuaires de correspondance.

Le sénateur Zimmer : C'est incroyable.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Randell. Comme je l'ai dit plus tôt, notre ponctualité est très bonne également. J'aimerais dire aux sénateurs que mercredi, nous entendrons l'Association des pilotes d'Air Canada.

Merci beaucoup.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Wednesday, October 26, 2011

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met today at 6:47 p.m. to examine and report on emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications open. Thank you for your attendance.

[*English*]

Today we are continuing our study on the airline industry. Appearing before us are Captain Paul Strachan and Captain Gerry Perkins from the Air Canada Pilots Association. You have the floor.

Captain Paul Strachan, President, Air Canada Pilots Association: Thank you very much, Mr. Chair and honourable senators. It is our pleasure to be able to be here today to hopefully assist you in discussing some of the emergent issues in the Canadian airline industry as we see them. You have our material before you. I will not read from the report. I would rather just highlight the six points that we make here, but of course we are happy to discuss not just these issues but any other issues you feel are pertinent to your work.

The overarching suggestion that we have for the Government of Canada is we see a tremendous need for coordination between departments of government, and we recommend that the best way to move in this respect would be to have a clearly iterated national transportation policy that embraces the aviation industry and the airline industry as the critical components of the overall Canadian economy that they really are.

I will speak for our airline, and of course there are others. Our airline, in terms of its scope, employs some 24,000 employees from coast to coast directly, and they live in places from Victoria to St. John's and everywhere in between. When you start to imagine the secondary economic activity that occurs because of the operations of Air Canada, you start to consider organizations or corporations like Consolidated Fuel, Cara or NAV CANADA, obviously airports, all sorts of spinoff economic activity that occurs in direct business relationships with Air Canada, which employs tens of thousands of other Canadians as well. If you take it one more step to the tertiary level, it gets even bigger. I am trying to impress that this airline has a huge economic footprint. It is larger, for instance, than I think the three auto manufacturers put together, certainly in terms of its impact in a nation such as ours, which is vast. We do not connect simply business centres, which of course we

OTTAWA, le mercredi 26 octobre 2011

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 47, pour faire l'étude des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte. Je vous remercie d'être ici.

[*Traduction*]

Nous poursuivons notre étude de l'industrie des compagnies aériennes. Nous accueillons le commandant Paul Strachan et le commandant Gerry Perkins, tous deux de l'Association des pilotes d'Air Canada. Vous avez la parole, messieurs.

Commandant Paul Strachan, président, Association des pilotes d'Air Canada : Merci beaucoup, monsieur le président et honorables sénateurs. Nous sommes heureux d'être ici pour, nous l'espérons, vous aider dans vos débats en vous exposant la façon dont nous percevons certaines nouvelles questions concernant l'industrie du transport aérien au Canada. Vous avez nos documents. Je ne vais pas vous lire notre mémoire, préférant plutôt en souligner six grands aspects, mais nous serons évidemment heureux de traiter toute autre question que vous jugerez pertinente à votre étude.

Il y a une recommandation que nous tenons à adresser au gouvernement du Canada, soit la nécessité d'assurer la coordination entre les différents ministères fédéraux et, pour cela, d'adopter une politique nationale en matière de transport claire traitant de l'ensemble des industries aéronautiques et du transport aérien en tant que véritables éléments de l'économie canadienne.

Nous allons vous parler de notre compagnie aérienne, mais elle n'est bien sûr pas la seule. Air Canada emploie directement quelque 24 000 personnes d'un océan à l'autre, puisque ses employés sont partout, de Victoria à St. John's. Quand on songe à l'activité économique secondaire découlant des opérations d'Air Canada, on pense forcément à des organisations ou à des sociétés comme Consolidated Fuel, Cara et NAV CANADA, ainsi qu'aux aéroports bien sûr et à toutes sortes de retombées économiques dues à des relations commerciales directes avec notre employeur dont les activités économiques secondaires représentent des dizaines de milliers d'emplois au Canada. Si l'on englobe les activités indirectes, celles du niveau tertiaire, les chiffres sont encore plus impressionnants. Ce que je veux dire, c'est que l'empreinte économique de cette compagnie aérienne est énorme. Elle est plus importante, par exemple, que celle des trois

do. We carry the mail, we carry prisoners, we carry any manner of people and goods from point to point, and we connect to a lot of our remote communities to the rest of the country.

We discern that there are difficulties incumbent upon our industry by virtue of the fact that there seems to be difficulty in coordinating activities between different government departments. I will give you an example.

One of the bellwether flights for our airline is 2873. This is Toronto-Frankfurt, Frankfurt-Toronto. That flight is a 777 aircraft, and it typically carries 360-odd passengers. It departs Toronto around suppertime in the evening and arrives in Frankfurt in the morning. It departs Frankfurt a few hours later and returns to Toronto, arriving in the afternoon. Typically, of those 360-odd passengers, we find that 250 of them will be making connections to ultimate destinations elsewhere — the Lufthansa network in Europe, the Middle East, Africa, here in Canada of course across our own country and into the United States as well.

This is a critical flight for Air Canada. Of course, it is paid appropriate attention by virtue of that. Our dispatchers will plan the route for that flight carefully to ensure that we are maximizing our on-time performance in order to facilitate these connections. The good folks in Europe, European airspace control and in the various air traffic control centres through which that flight will operate, are very good at providing us with routings that are as direct as possible as well as our requested flight levels in terms of best wind field. The pilots, of course, adjust that based on real-time information and what they are actually seeing. There is coordinated activity of many agencies here to ensure that this aircraft arrives where it needs to be when it needs to be there.

All these agencies have done great work and gone to great efforts to get the aircraft to Toronto. Perhaps we have had a snow event in Toronto, but the GTA has done a great job kept the runways clean, and we get this plane to the gate within ten minutes of schedule. The gate opens, and the passengers are all off to make their connections. Canada Customs shows up and decides today is the today they are going to examine passports on the jetway, holding people on the plane and on the jetway before they re-examine the passport in the customs arrival hall. Our passengers miss connections. It costs us money. It costs the Canadian economy money because it deters people from travelling over our hub airports. We cannot have this. We have to have coordination. That is just one example where public safety needs to coordinate its efforts with Transport Canada in order to facilitate an industry that does what it is supposed to do. The impact is spread across the entire industry when it does not.

fabricants automobiles mis ensemble, du moins pour ce qui est de ses répercussions sur un pays comme le nôtre, caractérisé par un vaste territoire. Nous ne nous limitons pas à relier des centres d'affaires. Nous transportons le courrier, des détenus, toutes sortes de passagers et de marchandises entre deux points et desservons un grand nombre de collectivités éloignées que nous relierons ainsi au reste du pays.

Nous avons constaté que notre industrie est aux prises avec certaines difficultés à cause de problèmes de coordination des activités entre différents ministères fédéraux. Permettez-moi de vous donner un exemple.

L'un de nos vols prestigieux est le 2873 qui assure la liaison aller-retour Toronto-Francfort. Il est assuré par un Boeing 777 qui transporte généralement quelque 360 passagers. Il quitte Toronto en soirée, vers l'heure du dîner, pour atterrir à Francfort en matinée. Puis il décolle de Francfort quelques heures plus tard pour Toronto où il arrive en après-midi. Le plus souvent, sur les quelque 360 passagers transportés, 250 prennent des correspondances pour se rendre ailleurs et se retrouvent ainsi sur le réseau de la Lufthansa en Europe, au Moyen-Orient et en Afrique ou ici, au Canada, bien sûr pour l'ensemble du territoire et aux États-Unis.

Pour Air Canada, ce vol est très important et il reçoit bien sûr toute l'attention voulue. Les agents de régulation des vols planifient soigneusement la route à suivre pour veiller à optimiser le temps de vol afin que l'avion arrive à l'heure et assure les correspondances. En Europe, les gentils contrôleurs d'Eurocontrôle et des divers autres centres de contrôle aérien par lesquels le vol transite veillent à nous donner les routes les plus directes possible de même que les niveaux de vol que nous demandons pour bénéficier des meilleurs vents possible. À bord, les pilotes gèrent bien sûr leur vol en fonction d'informations en temps réel et de ce qu'ils constatent. De nombreuses organisations agissent de concert pour veiller à ce que l'avion arrive à temps à destination.

Tous ces organismes déploient ainsi énormément d'efforts et font un excellent travail pour amener l'appareil à Toronto. Même s'il y a eu une tempête de neige à Toronto, le GTAA aura fait un excellent travail pour faire dégager les pistes et permettre ainsi à l'avion d'arrêter à la porte avec plus ou moins 10 minutes de retard sur l'horaire. Les portes s'ouvrent et les passagers se précipitent pour aller prendre leurs correspondances. Or, voilà que ce jour-là, les douaniers ont décidé d'examiner les passeports dans la passerelle, bloquant du même coup les gens à bord, puis dans la passerelle avant de les resoumettre à un nouvel examen des passeports dans le hall des arrivées. Nos passagers manquent leurs correspondances. Cela nous coûte cher. Cela coûte cher à l'économie canadienne, parce que les gens ne veulent plus passer par nos plaques tournantes. Cela ne peut pas fonctionner ainsi. Il nous faut coordonner nos activités. Ce n'est là qu'un exemple montrant que les gens de la sécurité publique doivent coordonner leurs efforts avec Transports Canada afin de permettre à notre industrie de faire ce qu'elle est censée faire. Quand tel n'est pas le cas, les répercussions sont ressenties dans toute l'industrie.

There are some labour market issues that we have raised with government and on which we have recommendations. One in particular is the increasing employment of foreign pilots to operate Canadian aircraft in our busy winter charter season. In the past, this has been done in enshrined reciprocal agreements with Canadian charter operators in a very symbiotic relationship whereby our busy winter season is served by foreign pilots operating aircraft here in Canada and, in turn, in the busy European summer season, Canadian pilots have worked in the U.K. predominantly but elsewhere as well to help them out in their busy season. By virtue of this, both parties benefit. There are no layoffs in slow seasons for one side or the other, and it has been very good. What we see happening now is that we are missing that enshrinement of reciprocity.

To give you an example, my information tells me that Sunwing Airlines this winter will employ over 200 foreign pilots in its charter operations, which I believe would place it in the position of having more foreign pilots than Canadian pilots. If we did not have a source of Canadian pilots available to us, this might make sense, but we do. We have Canadian pilots who are eager to perform this work but are being denied access to these jobs by virtue of their lack of holding a specific type endorsement for this aircraft. In this case, it is a 737 new generation, 737NG. You have to understand how an airline transport licence works. The ATPL licences the pilot to operate virtually any aircraft on the planet except for high performance jet aircraft or helicopters, unless it is specifically annotated, and the space shuttle, but anything else is within that person's competence to operate. However, for any aircraft over 12,500 kilos, the person must have a specific type of endorsement and training on that specific type of aircraft. You have endorsements to the licence which licence the pilot to operate whichever type of endorsed aircraft he or she may be trained on. By advertising for type-rated 737NG pilots, you are excluding all of the ATPL pilots in Canada who do not possess that endorsement, and this is the basis on which the operators are saying they have no Canadian labour available and have to bring these people in from overseas. They are really avoiding the cost of training Canadians, because there are licensed Canadian pilots who are perfectly qualified to do that work. They simply lack the training.

I do not know, but I suspect that there is no difference in the amount that these operators are charging to the tour companies for providing them the lift, but they are avoiding the cost of training, and it is significant.

Il y a aussi des problèmes associés au marché du travail que nous avons mentionnés au gouvernement et à propos desquels nous formulons des recommandations. Il y a, surtout, la question du recours accru à des pilotes étrangers pour soutenir les compagnies de vols nolisés pendant la saison de pointe, en hiver. Avant, cela se faisait par le truchement d'ententes de réciprocité conclues avec les affrêteurs, suivant une relation tout à fait symbiotique consistant à accueillir des pilotes étrangers pendant la saison hivernale, tandis que des pilotes canadiens allaient travailler en Europe durant la saison estivale, surtout au Royaume-Uni, mais ailleurs aussi, pour prêter main-forte aux compagnies là-bas. Grâce à ce genre d'accord, les deux parties étaient gagnantes. Il n'y avait pas de mise à pied pendant la saison basse, ni d'un côté ni de l'autre de l'Atlantique, et tout fonctionnait bien. Or, on constate que cette réciprocité contractuelle n'existe plus.

Permettez-moi de vous donner un autre exemple. D'après les renseignements que nous avons obtenus, cet hiver, la compagnie Sunwing embauchera plus de 200 pilotes étrangers pour tous ses vols affrétés si bien que la compagnie comptera plus de pilotes étrangers que de pilotes canadiens. Ça pourrait se comprendre nous n'avions pas un bassin de pilotes canadiens dans lequel puiser, mais nous avons des réserves ici. Nous avons des pilotes canadiens qui ne demandent pas mieux que de faire ce travail et qui n'ont pas accès à ces emplois parce qu'ils n'ont pas les annotations sur type exigées pour les avions exploités. Dans ce cas-là, il s'agit du B-737 de nouvelle génération, le 737NG. Il faut d'abord comprendre comment fonctionnent les licences canadiennes de pilote de ligne. Elles sont valables pour pratiquement n'importe quel avion exploité dans le monde, sauf pour les avions à réaction de hautes performances et pour les hélicoptères, à moins que la licence ne comporte une annotation spéciale en ce sens, et pour la navette spatiale. À part ça, un pilote de ligne est jugé compétent pour piloter n'importe quel appareil. Cependant, pour tout aéronef de masse supérieure à 12 500 kilos, il faut détenir une annotation de type et avoir été formé sur le type d'appareil en question. Les annotations apparaissant sur la licence permettent au pilote de prendre les commandes de n'importe quel aéronef pour lequel il est annoté et sur lequel il a été formé. Dès l'instant que vous recherchez spécifiquement des pilotes ayant la qualification 737NG, vous excluez tous les titulaires d'une licence canadienne de pilote de ligne qui n'ont pas l'annotation en question, ce qui permet aux exploitants d'affirmer qu'il n'existe pas de main-d'œuvre canadienne disponible pour combler leurs besoins et qu'ils doivent donc faire appel à de la main-d'œuvre étrangère. En réalité, ils veulent éviter d'avoir à assumer les coûts de formation des Canadiens, même s'il s'agit de pilotes dûment licenciés et parfaitement qualifiés pour faire ce travail. La seule chose qui les en empêche, c'est qu'ils n'ont pas reçu la formation.

Je ne sais pas, mais j'ai l'impression qu'au final, ces exploitants ne facturent pas moins aux voyageurs pour transporter leurs clients, mais ils épargnent les coûts de formation des pilotes qui ne sont pas négligeables.

These types of endorsements typically cost \$25,000 to \$40,000, depending on the type of aircraft. However, what operators have done in the past to protect themselves is they have asked for a commitment of time from the pilot, after having been trained on the new aircraft to commit a period of time to them for which they will remain in the employ of that carrier so the carrier realizes the appropriate return on their investment, which is entirely reasonable. That is not even an option here today.

What is happening, then, is in the case of the failure of Skyservice, Canadian pilots have been on EI rolls, or they have left the industry because they have not been able to find work, or they have left the country to find gainful employment. We find many of them working now in the Middle East or in the Asia Pacific, those two regions predominantly, but there are other places where they have found employment. The net effect to the Canadian industry is that we have a tremendous brain drain happening here. The human resources and skills are leaving the country. It is a loss of human capital to our nation. These are unique skills and experience which are reposed in a small community. There are only 6,000 or 7,000 of us in the whole country who do this work. By losing this human capital, then, we are losing an incredible repository of the skills, knowledge, experience and judgment.

To give you an example, I am a military-trained pilot. The military spent over \$1 million for each of us to get us to wing standard. Since then, we develop ourselves all the time. We are constantly renewing our skills. Our industry is constantly changing. Our work is constantly changing. We lose that. We lose the tax revenue for those people who would otherwise be paying for these good jobs in Canada. How are we replacing them? We are replacing them with foreign pilots to operate our aircraft for which we realize no tax revenue to the Government of Canada. Furthermore, we stagnate the labour market in our industry. There is no opportunity for progression for those who are already in it to move up to more complex aircraft or more responsibility as a captain, for instance, but ultimately we bar entry for new folks who want to be part of this industry. We think this is poor public policy, and it is something specifically that we think needs to be examined quickly.

Security at airports is a constant concern for us. We have a unique perspective because we see most of the things that are going on at the airport from our vantage point in the flight deck. We see ground operations. We see airside operations. We see terminal operations. We see what happens in security. Of course, we are well aware of what is going on in our aircraft. We have made recommendations in a white paper we submitted to Minister of State Merrifield on the occasion of his CATSA review where we made specific recommendations, which echoed many of the recommendations we have seen in the RCMP Spawn report, from the Auditor General, and from a former member of this committee, Senator Kenny. There are still problems. We are very happy to see the government move away from concentrating on screening of passengers, which we call keeping bad things off

En règle générale, ces annotations coûtent 25 000 à 40 000 \$, selon le type d'appareil. Toutefois, dans le passé, afin de se protéger, les exploitants ont demandé aux pilotes ayant suivi une formation à leurs frais sur un nouveau type d'appareil de s'engager à travailler pour eux pendant une certaine période afin de pouvoir récupérer l'investissement, ce qui est tout à fait raisonnable. Cette possibilité n'existe même plus aujourd'hui.

Alors, quand une compagnie comme Skyservice fait faillite, des pilotes canadiens se retrouvent au chômage ou quittent le métier purement et simplement parce qu'ils ne sont pas capables de trouver un emploi quand ils ne s'expatrient pas pour obtenir un travail payant ailleurs. La plupart d'entre eux se retrouvent dans les pays du Proche-Orient ou d'Asie-Pacifique, mais dans tous les cas ils aboutissent là ils peuvent trouver un emploi. En définitive, l'industrie canadienne subit une importante fuite des cerveaux. Ce sont des ressources humaines et des compétences qui quittent le pays. C'est une perte de capital humain pour le Canada. Nous parlons ici de compétences et d'expérience de travail uniques qu'on trouve dans des petites collectivités. Nous sommes quelque 6 000 ou 7 000 à l'échelle du Canada à faire ce travail. En perdant tout ce capital humain, nous perdons un incroyable bassin de connaissances, de compétences, d'expérience et de jugement.

Je vais vous donner un exemple. J'ai été formé dans l'armée. Il en coûte plus d'un million de dollars aux Forces canadiennes pour former un pilote. Ensuite, chacun continue de se perfectionner. Nous nous renouvelons en permanence. Notre industrie n'arrête pas d'évoluer. Notre travail change en permanence. C'est ça qu'on perd. On perd les revenus fiscaux de ceux qui, autrement, paieraient des impôts pour les bons emplois qu'ils occupent au Canada. Comment les remplace-t-on? Par des pilotes étrangers qui viennent s'installer aux commandes de nos avions et sur qui le gouvernement du Canada ne prélève aucun impôt. En outre, nous provoquons la stagnation de la main-d'œuvre dans notre industrie. Il n'y a pas de possibilités d'avancement, comme le fait, par exemple, de passer sur des avions plus complexes ou de devenir commandant de bord, et nous finissons par fermer la porte aux jeunes qui veulent travailler dans cette industrie. Nous estimons que c'est une mauvaise politique publique qu'il conviendrait d'examiner au plus tôt.

La sécurité dans les aéroports nous préoccupe encore. Depuis notre poste de pilotage, nous avons un point de vue particulier sur tout ce qui se passe dans les aéroports. Nous sommes les témoins des opérations au sol. Nous sommes les témoins des opérations côté piste. Nous voyons ce qui se passe dans l'aérogare, ce qui se passe du côté de la sécurité. Et bien sûr, nous sommes au fait de ce qui se passe à bord de nos avions. À l'occasion de l'examen de l'ACSTA, nous avons adressé, des recommandations au ministre d'État Merrifield dans un livre blanc qui reprenait d'ailleurs un grand nombre des recommandations du rapport Spawn de la GRC, du vérificateur général et d'un ancien membre de votre comité, le sénateur Kenny. Il y a encore des problèmes. Nous sommes heureux de constater que le gouvernement a décidé de ne plus tout miser sur le contrôle des passagers, qui consiste à éviter

planes, and moving to behavioural pattern recognition, which seeks to prevent bad people from boarding aircraft. We think that is where the focus needs to move — good intelligence, good police work and good coordination. Let us keep the bad people off the planes, and we do not need to be so concerned at that point about some of the other things. That is not to say that we should not pay attention to that as well, but up to now we have not done enough on the bad people side of the equation.

We are still concerned about the airside operations on the ground, that is, ground access to the airside of our airports. We believe it is still in dire need of examination by the government. We repeat again that we are waiting for a hammer to fall here, and it needs to be looked at and needs to be looked at quickly.

The revision of flight time and duty time regulations in the Canadian Aviation Regulations is one process that is under way, which we have advocated at great length. Our jurisdiction is lagging far behind the rest of the world in its sensitivity to human physiology, and the realities that we face. If you look at a chart of prescriptive duty regulations and you plot on a 24-hour clock — on the X axis versus hours on duty on the Y axis — you will see a characteristic shape. CAP 371 in the U.K. has a back of the clock sensitivity. Pilots are not allowed to work as long during dark hours in the middle of the night as they are if they report for duty in the middle of the day. The European EASA guidelines are the same. The FAA and PRM in the U.S. are the same. It approximates our collective agreement — in which the Air Canada pilots have expended bargaining capital — to have flight time, duty time and rest regulations that approach reasonable. We do not think it should be left to the disparate bargaining strength of various pilot groups to address a regulatory issue. In fact, the ICAO standards in recommended practices insist that contracting states have prescriptive regulations which are founded in science. There is a large body of science with respect to fatigue, which is available.

The others I have mentioned have a characteristic curve. The Canadian regulations are stark in their contrast because they are a flat line across the top. These two pilots can report to work at any time in a 24-hour clock and work 15 hours on duty. We think it is a big safety issue. We are happy to see that the government has commissioned the Canadian Aviation Regulations Advisory Committee process, which is under way as we speak. Its mandate has been extended to the end of the year. We predicted there would be divisions among stakeholders based roughly along industry lines. I am talking about a scheduled airline versus a chartered airline, medevac operation, helicopter operation, or a business aircraft operation. Those divisions are

les événements fâcheux à bord, pour s'intéresser davantage à la détection des comportements, technique qui vise à éviter que des individus indésirables montent dans nos avions. Voilà, selon nous, ce à quoi il faut désormais s'intéresser — obtenir de bons renseignements, miser sur un bon travail de police et bien coordonner les activités. Arrangeons-nous pour éviter que les personnes mal intentionnées montent à bord et il ne sera plus ensuite nécessaire d'être aussi préoccupés par d'autres choses. Cela ne revient pas à dire qu'il faut délaissier le reste, mais jusqu'ici, nous ne nous sommes pas suffisamment intéressés aux personnes mal intentionnées.

Nous demeurons préoccupés par ce qui se passe du côté piste, c'est-à-dire par la question de l'accès aux pistes dans nos aéroports. Nous pensons qu'il est grandement temps que le gouvernement examine cette question. Encore une fois, nous nous attendons à ce que quelque chose de gros se produise de ce côté et il faut s'intéresser à la situation et rapidement.

La règle régissant les temps de vol et le temps de service dans le Règlement de l'aviation canadien que nous avons fortement recommandée est en cours d'implantation. Le Canada est à la traîne derrière la communauté internationale dans sa façon d'appréhender la physiologie humaine et les réalités auxquelles nous, pilotes, sommes confrontés. Imaginez un graphique représentant les heures de service réglementées; sur un repère orthonormé divisé en 24 heures le long de l'axe des X et en temps de service le long de l'axe des Y, vous verriez que la courbe présente un profil caractéristique. Le CAP 371 au Royaume-Uni tient compte des heures effectuées de nuit. Ainsi, les pilotes n'ont pas le droit de travailler aussi longtemps de nuit que s'ils entament leur service à la mi-journée. Les lignes directrices de l'EASA, en Europe, reprennent le même modèle. L'AFA et la PRM aux États-Unis ont fait la même chose. Tout cela rejoint notre convention collective parce que les pilotes d'Air Canada ont mis le paquet pour obtenir des dispositions relatives en matière de temps de vol, de temps de service et de périodes de repos. Nous ne pensons pas qu'il devrait incomber aux différentes organisations de pilotes, qui n'ont pas toutes le même pouvoir de négociation, de régler des questions d'ordre réglementaire. En fait, dans les normes de l'OACI, il est fortement recommandé que les États membres adoptent des règlements prescriptifs fondés sur des constats scientifiques, et il existe énormément de données scientifiques sur le phénomène de fatigue. .

Dans les autres pays, la courbe est caractéristique. La réglementation canadienne, elle, est très différente parce que notre courbe correspond à une ligne plate. Les deux pilotes d'un même équipage peuvent être appelés à se présenter au travail n'importe quand dans une période de 24 heures et devoir effectuer 15 heures de service d'affilée. Nous pensons que cela pose un grave problème de sécurité. Nous nous réjouissons de constater que le gouvernement a lancé le Comité consultatif sur la réglementation aéronautique canadienne dont il a prolongé le mandat jusqu'à la fin de l'année. Nous avons prédit qu'il y aurait des divisions entre les parties prenantes en fonction, grosso modo, des secteurs représentés. Je veux parler ici de l'opposition entre les

beginning to emerge and it threatens to hamstring the process. This should have happened a long time ago. It has been 25 years since we last amended our regulations, and even then it was in a cosmetic fashion.

This is an important issue for us. We hope and trust that the Government of Canada will see the necessity to have concrete movement in respect of our regulations.

Others have been here to talk to you about airport rent. If our industry is going to be competitive, we must have something that approaches better harmony with competitors. We are seeing revenue leakage south of the border to proximate airports in Canada because people are driving. It is because tickets are cheaper. A large portion of cost these days is airport improvement fees, security surcharges and other add-on fees. These are almost sin taxes on the industry. It is hurting us big time. It may not all be airport rent. Rents are paid to the Canadian taxpayer, but we have disjointed, semi-fiefdoms in the airport authorities that we have created. These folks have virtually unlimited powers of taxation, and no accountability. There is no national policy directing their activities. I would like to ask some of those people — as a percentage of their revenue — how much money is going to pay airport rents and how much is going to service debt.

Banks are fairly happy to lend money to organizations, having the powers of taxation that they do. I suspect a lot of the beautiful terminals we have built across the country have cost a lot of money. While we have invested a lot of money in terminals, we do not see a commensurate investment in the operational side of the airport. We have one runway here in Ottawa that has been a problem a few times recently because it is not long. When it gets wet or contaminated with snow or ice, it can be difficult to operate. I am talking about runway 2507 in Ottawa. We have had three planes in recent memory that have overrun. These are the types of places where we think we need to reinvest fees collected from this industry, including things which make airports operational and that help us make connections. We do not need beautiful terminals if people do not have to spend all day in them. People want to get where they are going, which means build another runway and provide the facilities to move people, aircraft and goods. Let us make our airports work. That needs direction from the federal government. That needs to be an overarching directive to say, "Folks, this industry needs to work." That is a strong recommendation for us.

compagnies aériennes à horaires réguliers et les compagnies aériennes d'affrètement, les organisations d'évacuation médicale aérienne, les sociétés d'hélicoptères et l'aviation d'affaires. On commence à percevoir ce genre de divisions qui risquent de paralyser tout le processus. Il aurait fallu agir il y a déjà longtemps, car la dernière fois où l'on a modifié le règlement, c'était il y a 25 ans et, même à cette époque, ce n'avait été qu'une révision de surface.

Cet enjeu est très important en ce qui nous concerne. Nous croyons et espérons que le gouvernement du Canada verra à quel point il est nécessaire d'agir de façon concrète dans le cas de la réglementation.

D'autres sont venus vous parler des loyers exigés par les aéroports. Pour que notre industrie demeure concurrentielle, il va falloir s'aligner davantage sur notre concurrence. Nous sommes en train de perdre des revenus que récupèrent les aéroports du sud voisins du Canada, parce que les passagers sont prêts à y aller en voiture. Là-bas, les billets d'avion sont moins chers. De nos jours, une grande partie des coûts de l'industrie est constituée par les droits d'amélioration des aéroports, par les surtaxes au titre de la sécurité et par d'autres droits additionnels. On pourrait presque parler de saintes taxes imposées à l'industrie. Elles nous font très mal. Le problème n'est peut-être pas entièrement lié aux loyers imposés par les aéroports. Ces loyers sont payés par les contribuables canadiens, mais les autorités aéroportuaires que nous avons créées sont des quasi-bastions qui agissent de façon incohérente. Ces organismes disposent de pouvoirs d'imposition quasiment illimités et ne rendent aucun compte. Leurs activités ne sont régies par aucune politique nationale. J'aimerais demander à certains d'entre eux de me dire quelle part constitue la contrepartie des loyers et quelle part va au service de la dette.

Les banques sont ravies de prêter de l'argent à ces organisations qui ont un tel pouvoir d'imposition. Je soupçonne que beaucoup de beaux aéroports que nous avons construits un peu partout au Canada ont coûté très cher. En dépit de ce que nous avons investi dans les aéroports, on est loin d'avoir fait la même chose du côté des pistes. À Ottawa, il y a récemment eu des problèmes sur une des pistes, parce qu'elle n'est pas assez longue. Dès qu'elle est mouillée ou contaminée par de la neige ou de la glace, il est difficile de s'y poser. Je veux parler de la 2507. Il n'y a pas si longtemps, trois avions sont sortis de piste. Voilà où, d'après nous, il conviendrait de réinvestir les droits imposés à notre industrie; il faudrait réinvestir notamment dans tout ce qui permet aux aéroports d'être pleinement fonctionnels et qui nous aide à assurer les correspondances. Nous n'avons pas besoin de belles aéroports dans la mesure où les passagers n'ont pas à y passer toute la journée. Le voyageur veut transiter le plus vite possible dans ces endroits, ce qui veut dire qu'il faut construire une autre piste et se doter de moyens pour favoriser le déplacement des voyageurs, des avions et des marchandises. Faisons en sorte que nos aéroports soient fonctionnels. Pour cela, il faudra que le gouvernement fédéral fixe ses orientations. Il faudra adopter une directive générale confirmant à tout le monde que cette industrie doit pouvoir travailler. C'est là une de nos grandes recommandations.

Finally, something that we have been working on in order to prepare ourselves, we are probably the only profession in the country that is not self-regulating. However, there are pilots who work for the regulators and perform functions that are unique or pertain to our craft. It is like being a doctor, lawyer or an engineer. Very few others are equipped to make commentary, and the folks who fly the aircraft at Air Canada main line — who we represent and who fly in the rest of the country — are among the best in the world at what that they do. The calibre of people that I have been fortunate to work with over the course of my career is tremendous. These are strong, intelligent, dedicated, driven people who are the subject matter experts in what they do. No one is more capable to determine what is good, what is not good, what needs to be changed, to be the repository of knowledge, and to discipline. We think this is properly reposed in the pilots of Canada in an independent college, along the lines of the College of Physicians and Surgeons and bar associations in different provinces. This is perhaps a cost-effective way of government to unload some of the regulatory functions in terms of licensing standards and training to pilots. This is an initiative that we support. We intend to be ready if and when the government is ready to sit down and talk about how we might get this done.

Those are my six points. I am happy to discuss these or other issues at play in the industry today. Thank you, honourable senators.

Senator Eaton: I am a big fan of Air Canada and I fly it weekly.

You brought this up — when you talked about security and the silo effect — and I have asked every other group of witnesses, including Air Canada and WestJet, why they would not want to sit and be members of the board of various airports. Do you see another way of trying to break down the information silo? Perhaps this is wrong, but if we look at the governance of the airports themselves — whether you are there, airline companies are there, security people are there — our airport authorities do not seem to represent any of you. As you say, they are entities on their own. How would you begin to break down the silos that seem to incapacitate most of our major airports?

Mr. Strachan: I think the airport authorities have tried to respond to some of the industry stakeholder concerns. I think of the Vancouver Airport Authority and the change it instituted since we had a major snow event in Vancouver. It ground operations to a halt for a period of days. They have taken steps to improve their operational capability. They have invested in some

Enfin, je vais vous parler d'un aspect sur lequel nous avons travaillé afin de nous préparer à cette réunion. Nous sommes sans doute l'une des seules professions au pays qui ne soit pas autoréglémentée. Pourtant, il y a des pilotes qui travaillent pour les organismes de réglementation et qui remplissent des fonctions tout à fait uniques ou propres à notre métier. C'est un peu comme être médecin, avocat ou ingénieur. Nous sommes parmi les rares à être outillés pour formuler des commentaires et j'ajouterais que ceux d'entre nous qui travaillent pour la société mère, Air Canada — c'est-à-dire ceux qui desservent l'ensemble du pays — sont parmi les meilleurs au monde dans ce qu'ils font. Dans le courant de ma carrière, j'ai eu le bonheur de côtoyer des gens de haut calibre, des gens forts, intelligents, dévoués, déterminés, qui sont des spécialistes de leur domaine. Nul autre qu'eux n'est capable de déterminer ce qu'il convient de faire et de ne pas faire et ce qu'il faut changer; nul autre qu'eux ne détient de telles connaissances et n'a une telle discipline. Nous pensons qu'il conviendrait de regrouper tous les pilotes du Canada sous l'égide d'un collège indépendant, un peu à la manière du Collège des médecins et des chirurgiens ou des associations du barreau des différentes provinces. Ce serait peut-être une façon rentable pour le gouvernement de se décharger d'une partie de ses fonctions de réglementation pour tout ce qui a trait aux normes d'émission de licences et à la formation des pilotes. C'est une initiative que nous appuyons. Nous avons la ferme intention d'être prêts dès que le gouvernement voudra bien s'asseoir avec nous pour voir comment s'y prendre.

Voilà quels étaient mes six points. Je suis heureux de parler de ces questions et d'autres qui concernent l'industrie aujourd'hui. Merci, honorables sénateurs.

Le sénateur Eaton : Je suis une inconditionnelle d'Air Canada que j'emprunte hebdomadairement.

Vous avez vous-même soulevé cette question en parlant de sécurité et de cloisonnement, et j'ai, pour ma part, posé la même question à d'autres groupes de témoins, notamment à des représentants d'Air Canada et de WestJet, pour savoir pourquoi ils ne veulent pas siéger aux conseils des autorités aéroportuaires. Voyez-vous une autre façon de favoriser l'échange d'information? Il est possible que je fasse fausse route, mais quand on songe à la gouvernance des aéroports — est-ce que vous siégez aux conseils, est-ce que les compagnies aériennes y sont représentées, et les gens de la sécurité? — on voit bien que nos autorités aéroportuaires ne représentent aucun de ces secteurs. Comme vous le disiez, ce sont des entités à part. Comment vous y prendriez-vous pour abattre ces cloisons qui semblent paralyser la plupart de nos grands aéroports?

M. Strachan : Je crois que les autorités aéroportuaires ont essayé de donner suite aux préoccupations des intervenants de l'industrie. Je pense, par exemple, à celle de Vancouver et à tous les changements qu'elle a mis en œuvre depuis une des grandes tempêtes de neige. L'aéroport a tourné à demi-régime pendant plusieurs jours. L'autorité aéroportuaire a pris des mesures pour

infrastructure, have some new snow clearing equipment and de-icing equipment. It is not entirely a barrier. It is not a brick wall. They listen to much of what we tell them.

What is missing is an overall direction or policy promulgated by the federal level to say, "This is what we want to do." The big thing missing from the airport authorities is accountability. They need to be accountable to some agency.

Senator Eaton: You said so yourself — we have these wonderful, beautiful terminals and they keep on building them. They know the debt is good. Banks know because the Government of Canada is standing there. They are not accountable to the airlines or to you guys.

I keep harping on this. I know I am not getting anywhere, but I feel if you, Air Canada and WestJet were at the table and said instead building another building we need another runway, or three of my flights from Frankfurt came in and 900 passengers were stopped and missed their connections because no one communicated they were looking for one person, you might get somewhere. There seems to be no basic communications that happen of a regular basis for such a huge entity.

Mr. Strachan: I agree, absolutely. If we could be tied into that governance process, it cannot help but be better.

Senator Eaton: At least you have a voice.

Mr. Strachan: We do consult with them, but we do not have any governance legitimacy.

In fairness, since I used the customs example, it kind of shows you how the interdepartmental issues go beyond those you would think of immediately. I have been told — and this is anecdotal so it may or may not be the case — that the reason customs inspectors' credentials on the jet way from time to time is there is some crazy law we have that says if the person gets off the jet way, they can claim asylum. There is an immigration idiosyncrasy there.

If that is the case, it is silly. Let us change the law. Why are we ripping our hair out in respect to the industry? If the law does not work, let us make it work. That is where other government departments have to coordinate with this one. However, it cannot hurt for us to be part of the governance process at the airport authorities.

Senator Eaton: Everyone that has come before this committee says the same thing you do — silo. They do not want to sit on the board, but they still feel they have no voice.

améliorer sa capacité opérationnelle, elle a investi dans des infrastructures, a acheté de nouveaux équipements de déneigement et de déglacage. Les cloisons ne sont pas véritablement un obstacle, ce ne sont pas des murs de brique. Les autorités écoutent tout de même une grande partie de ce que nous leur disons.

Ce qu'il manque, c'est une orientation ou une politique globale à l'échelon fédéral indiquant la voie à suivre. Ce qu'il manque le plus dans le cas des autorités aéroportuaires, c'est la responsabilisation. Il faut que ces organismes répondent auprès de certaines agences.

Le sénateur Eaton : Vous l'avez dit vous-même — nous avons toutes ces merveilleuses aérogares et nous continuons d'en construire. On sait que ces dettes-là, c'est du solide. Les banques le savent parce que le gouvernement du Canada est derrière. Les autorités aéroportuaires ne rendent pas de comptes aux compagnies aériennes, ni à vous-mêmes.

Je n'arrête pas de le rabâcher et je suis consciente de parler un peu dans le vide, mais si Air Canada et WestJet étaient à la table, ils pourraient réclamer la construction d'une autre piste plutôt que d'une aérogare ou demander qu'on ne perturbe plus leurs trois vols en provenance de Francfort avec 900 passagers dont certains vont rater leurs correspondances parce qu'un organisme officiel n'a jamais dit qu'il était à la recherche d'un individu. Si c'était ainsi, vous pourriez progresser. Il ne semble pas exister de communications de base régulières dans ces organismes pourtant très gros.

M. Strachan : Je suis entièrement d'accord. Ça ne pourrait qu'aider si nous pouvions être partie à la gouvernance.

Le sénateur Eaton : Au moins, vous avez une voix.

M. Strachan : Nous consultons régulièrement les autorités aéroportuaires, mais nous n'avons pas de présence légitime au niveau de la gouvernance.

Pour être honnête, je dois dire que je me suis servi de l'exemple de l'intervention douanière pour montrer que les problèmes de liaison entre les ministères vont bien au-delà de ce à quoi on pourrait immédiatement penser. On m'a dit — et comme cela n'a rien de scientifique, rien n'est prouvé — que les douanes inspectent occasionnellement les titres de voyage des passagers dans la passerelle même à cause d'une de nos lois bizarroïdes qui dit qu'une fois la passerelle franchie, toute personne peut faire une demande d'asile. Voilà une particularité de l'immigration.

Si c'est vrai, c'est stupide. Il faut changer la loi. Pourquoi s'arracher les cheveux en ce qui concerne l'industrie? Si la loi ne fonctionne pas, rendons-la fonctionnelle. C'est là que doit intervenir la coordination entre les ministères fédéraux. Il demeure que ça ne nous ferait pas de mal de siéger au conseil d'administration des autorités aéroportuaires.

Le sénateur Eaton : Tous ceux que nous avons accueillis à ce comité nous ont parlé de la même chose, du cloisonnement. Ils ne veulent pas siéger aux conseils des autorités aéroportuaires, mais ils estiment devoir être entendus.

Mr. Strachan: I think the Minister of Transport is perhaps the appropriate federal entity. If there was accountability to the federal government from these airports, perhaps we would be in a better position to control some of the things that go on.

However, that is a question for the Government of Canada. I am just trying to tell you there is a problem. I think it is because the airports are operating as if they were businesses.

Senator Eaton: Yes, but they are not in touch with their customers.

Mr. Strachan: I disagree with the notion to begin with. They are facilitators; they are infrastructure. They support an industry, but they are not an industry themselves. They generate some revenue for the local economy but it is not the airport that is carrying people to our communities, it is the airlines. That is why airports exist. I think we have a little bit of the cart before the horse here.

Senator Zimmer: We had a witness last week who said exactly the same thing — that 90 per cent of the fees do not go to infrastructure, runways or anything. It goes to general revenue. Does anybody in this country have an idea how much money we are talking about? We cannot find out.

Mr. Strachan: I presume it would be a question for the Minister of Finance.

We agree that the revenues collected from this industry ought to be reinvested in the industry. I think the regulator is in a difficult position too; the regulator is having a hard time. There may not be enough people there and not enough clear direction for them to be effective in what they are doing.

Maybe that is a good place to reinvest some of the fees and taxes into — having a capable and effective regulator for starters, acting hopefully as a facilitator between other government departments.

I was at a conference here about six weeks ago; it was the Canadian Aviation Executives' Safety Network. It was a who's who of the aviation industry — everybody was there. Transport Canada was asking: What is our role, what should it be and how can we help the industry? I said exactly that — be a facilitator between government departments. I think that requires a guiding policy and guiding principles as well, and that has to come from the federal government.

Senator Greene: You fly into airports all over the world and have experience in airports all over the world. In a general way, are your experiences in the average large airport in Canada equal

M. Strachan : J'estime que c'est le ministère des Transports qui devrait, sans doute, être l'interlocuteur désigné à l'échelon fédéral. Si ces aéroports devaient rendre des comptes au gouvernement fédéral, nous serions sans doute en meilleure position de contrôler une partie de ce qui se passe.

Toutefois, cette question s'adresse au gouvernement du Canada. Je suis juste venu faire état d'un problème. Le problème c'est que les aéroports fonctionnent comme s'ils étaient des entreprises.

Le sénateur Eaton : Oui, mais ils ne sont pas en prise avec les clients.

M. Strachan : Pour commencer, je suis en désaccord avec la notion même. Ce sont des facilitateurs, ils offrent des infrastructures. Ils appuient l'industrie, mais ils ne sont pas eux-mêmes l'industrie. Ils vont chercher des rentrées pour l'économie locale, mais ce ne sont pas les aéroports qui attirent les gens dans nos collectivités, ce sont les compagnies aériennes. C'est à cela que servent les aéroports. J'ai un peu l'impression qu'on a attelé la charrette avant les bœufs, dans ce cas.

Le sénateur Zimmer : La semaine dernière, nous avons accueilli un témoin qui nous a dit exactement la même chose, c'est-à-dire que 90 p. 100 des droits perçus ne vont pas à l'infrastructure, aux pistes ni à quoi que ce soit d'autre. Ils sont versés au Trésor. Quelqu'un, au Canada, a-t-il une idée des sommes dont on parle? C'est impossible à savoir.

M. Strachan : Je suppose qu'il faudrait poser la question au ministre des Finances.

Nous sommes d'accord pour dire que les revenus prélevés sur cette industrie devraient être réinvestis dans l'industrie. Je pense que l'organisme de réglementation, lui aussi, est en position délicate; il traverse une période difficile. Il n'a peut-être pas suffisamment d'effectifs et ne reçoit peut-être pas de directives suffisamment claires pour être efficace dans son action.

Peut-être qu'il faudrait commencer par réinvestir une partie des droits et des taxes prélevées dans un projet qui permettrait de pouvoir compter sur un organisme de réglementation compétent et efficace, faisant office, on peut l'espérer, d'intermédiaire entre les ministères fédéraux.

Il y a six semaines environ, j'ai assisté à une conférence du Réseau des cadres supérieurs sur la sécurité aéronautique du Canada. Tout le gotha de l'industrie aéronautique s'y trouvait : tous ceux qui ont un nom étaient là. Transports Canada a posé la question suivante : quel est notre rôle, que devrait-il être et comment pourrions-nous aider l'industrie? C'est précisément ce que j'ai dit : soyez une courroie de transmission entre les ministères fédéraux. Pour cela, il faut pouvoir s'appuyer sur une politique et des principes directeurs qui doivent émaner du gouvernement fédéral.

Le sénateur Greene : Vous fréquentez des aéroports un peu partout dans le monde et vous avez donc ce genre d'expérience. En règle générale, estimez-vous que votre expérience des

to your experiences in the average large American or European airport? I am interested in knowing about the services that you receive from airports.

Mr. Strachan: I will let Mr. Perkins take a stab at that. He has done a lot of international flying.

Captain Gerry Perkins, External Affairs Committee: I have flown all over the world and have been to a lot these airports. I see problems, like everyone does, at the Canadian large airports. For example, in cities like London and Frankfurt, Germany, I find the airports have the same services inside the terminal — big beautiful terminals, lots of Starbucks and book shops — but they are easier to operate. They have multiple runways operating all the time for the pilots and airlines to get in and out. They move a lot more traffic at movements per hour for larger airplanes than they do in Toronto or Vancouver.

Even in the United States, especially where I fly up and down the eastern seaboard to Florida and Atlanta, Georgia, the airports are fantastic. You can see the money they have spent on them. There are not the delays we have in Toronto.

We get cleared for an approach in airports in Florida 150 or 200 miles away. In Toronto, we could be over Lake Simcoe eight minutes from landing and they still have not picked a runway for us to land on — one of the two runways. They have spent a lot more money on the air side, building the airports in the United States, than they have in Canada.

Mr. Strachan: There is a regulatory aspect to this also and it ties in with air traffic control. I think the air traffic control manual of operations in Canada is far more restrictive than that in the U.S.

Toronto is the finest example. We now have three east-west runways in Toronto. We only have two northwest-southeast runways. These are the ones that arrive over the City of Mississauga, or the opposite, coming over Brampton to land from the south or north.

What typically happens in Toronto weather wise — summer or winter, it is the same — when you have a cold front coming through bringing a snow or thunderstorm event, often you have a very strong frontal passage that will dump a lot of snow or stop airport operations because of lightning.

Once that cold front passes, you get a tight pressure gradient on the winds behind it. The winds start howling out of the northwest. The skies are beautifully clear and you would think it would be the perfect conditions to catch up from the delays we just suffered, but we cannot because we have to switch to these north-south runways. They are not far enough apart to allow us to operate simultaneously and put through the same number of movements per hour as we can when we are operating east-west.

aéroports canadiens se compare à celle que vous avez des aéroports américains ou européens? J'aimerais vous entendre nous parler des services que vous recevez dans ces aéroports.

M. Strachan : Je vais laisser M. Perkins essayer de vous répondre. Il a beaucoup fait de vols internationaux.

Commandant Gerry Perkins, Comité des affaires extérieures : J'ai volé partout dans le monde et j'ai fréquenté beaucoup de ces aéroports. Comme tout le monde, je constate des problèmes dans les grands aéroports canadiens. Par exemple, les aéroports de Londres et de Francfort offrent les mêmes services à l'intérieur des aéroports, de belles aéroports où il y a beaucoup de Starbucks et de librairies, mais il est plus facile d'y évoluer. Grâce à leur multitude de pistes toujours ouvertes, les pilotes et les compagnies aériennes ont plus de facilité à décoller et à atterrir. Ces aéroports font transiter beaucoup plus de passagers par heure à bord des gros avions que Toronto ou Vancouver.

Même aux États-Unis, surtout dans les aéroports que je fréquente le long de la côte Est, jusqu'en Floride et à Atlanta, en Géorgie, les terrains sont fantastiques. On voit tout de suite que les Américains ont investi beaucoup d'argent. On n'y a pas les délais que nous avons à Toronto.

On nous autorise à l'approche vers les aéroports de Floride à 150 ou 200 milles de la destination. À Toronto, il arrive qu'on passe au-dessus du lac Simcoe, à huit minutes de se poser, et qu'on ne nous ait pas encore attribué une des deux pistes en service. Les Américains ont investi beaucoup plus d'argent dans les pistes, lors de la construction de leurs aéroports, que les Canadiens.

M. Strachan : Il y a un autre aspect réglementaire qui est lié au contrôle de la circulation aérienne. Je crois que le manuel des opérations du contrôle de la circulation aérienne en vigueur au Canada est beaucoup plus restrictif que celui utilisé aux États-Unis.

Toronto nous en donne un parfait exemple. On compte maintenant trois pistes est-ouest à Pearson et seulement deux nord-ouest-sud-ouest. Ce sont celles qui, quand on arrive du nord ou du sud, nous amènent à survoler Mississauga ou Brampton.

Et puis, il y a une météorologie particulière à Toronto, l'été comme l'hiver. Il arrive très souvent, au passage d'un front froid avec son concert de tempêtes de neige et d'orages, qu'on soit en présence d'un phénomène frontal très marqué accompagné de très fortes chutes de neige ou d'éclairs obligeant à l'interruption des opérations.

Derrière un tel front froid, le gradient de pression se resserre et le vent s'intensifie. Il commence alors à souffler un fort vent du nord-ouest. Le ciel est complètement dégagé et l'on pourrait alors penser possible d'exploiter ces conditions idéales pour rattraper les retards accumulés, mais ça n'est pas le cas parce qu'il faut alors utiliser les pistes nord-sud. Elles ne sont pas suffisamment espacées pour permettre des atterrissages ou des décollages en parallèle et donner lieu au même nombre de mouvements horaires que celui enregistré sur les pistes est-ouest.

Often we will operate east-west and suffer crosswinds. It is not a serious degradation, but it is a safety consideration to be landing in crosswinds. However, we cling to those east-west runways as long as we can because we want to keep moving airplanes.

We cannot stop the weather event; we can only deal with it. When the front has gone by, the wind starts howling out of the northwest. It is a beautiful day, we should be able to catch up but we cannot.

Those runways in Toronto are about 3,500 feet apart. Off the top of my head, I can think of airports in the United States like Boston, Newark, Philadelphia, Minneapolis, San Francisco, St. Louis — any number of U.S. airports — where they operate simultaneous operations on parallel runways that are less than half that far apart.

In some cases, they operate in instrument flying conditions, under a procedure we call “precision radar monitor,” PRM, approach. They are finding ways to put the traffic through the airport, which is what we need to do. There is no reason why we cannot do this. We should be doing this.

If it requires an investment in infrastructure, we should do it. If it requires us to change our operations’ procedures for air traffic control, we should do it because it makes good sense for the industry.

Senator Merchant: In recent days the travelling public is beginning to ask whether Air Canada is an essential service. You advocate on behalf of the airline industry. What do you say?

Mr. Strachan: I think it is essential for this country. As we sit here today, it is absolutely essential. It is a cornerstone of our entire economy. It is a national asset. We need to look after it. It pains me when I think about what happened to this airline in the last decade. We had the most catastrophic terrorist event in the history of mankind, which impacted this industry like no other.

Then, shortly after, we had the largest health pandemic in Canada since polio, affecting predominantly the major hub of this airline. Predictably, the revenue crunch came upon Air Canada, and we were forced to seek creditor protection in the CCAA.

The folks that showed up with the money in that process were not interested in operating an airline. It was bad money. The bad money came and insinuated itself into this terribly distressed airline, took control, carved out assets, former wholly owned

Souvent, nous utilisons les pistes est-ouest et devons évoluer par vents de travers. Les conditions de vol ne sont pas véritablement dégradées, mais c’est un aspect dont il faut tenir compte sur le plan de la sécurité quand vient le temps d’atterrir. Peu importe, nous exploitons les pistes est-ouest autant que faire se peut afin de maintenir le rythme des mouvements aériens.

Il n’est pas possible de lutter contre les phénomènes météorologiques, il faut composer avec eux. Une fois le front passé, un violent vent nord-ouest se met à souffler. S’installe une tempête de ciel bleu qui devrait permettre de rattraper les retards, mais c’est impossible.

À Toronto, ces pistes sont distantes d’environ 3 500 pieds. A priori, je pourrais vous dire qu’il est possible, aux États-Unis, de faire poser simultanément deux avions sur des pistes parallèles qui sont beaucoup moins distantes qu’à Toronto. C’est le cas de Boston, Newark, Philadelphie, Minneapolis, San Francisco, St. Louis et de bien d’autres aéroports américains.

Parfois, nous devons effectuer des approches aux instruments, selon une procédure que nous appelons PRM, soit au radar de précision. Les Américains trouvent différentes façons de permettre aux avions de se poser à leurs aéroports. Il n’y a aucune raison pour laquelle nous ne pouvons pas faire la même chose ici. Il faudrait commencer à faire pareil.

S’il faut investir dans des infrastructures, alors faisons-le. S’il faut modifier nos procédures d’exploitation du contrôle de la circulation aérienne, alors faisons-le, parce ce que c’est logique pour l’industrie.

Le sénateur Merchant : Ces derniers temps, le public voyageur a commencé à se demander si Air Canada est un service essentiel. Vous qui représentez l’industrie aérienne, que répondez-vous?

M. Strachan : Je pense que la compagnie est essentielle pour ce pays. À l’heure où nous parlons, elle est absolument essentielle. Elle est un pilier de notre économie. C’est un actif national. Il faut s’en occuper. Ça m’attriste quand je songe à ce qui est arrivé à cette compagnie aérienne ces 10 dernières années. Nous avons connu l’un des actes terroristes les plus catastrophiques de l’histoire de l’humanité, un acte qui a touché cette industrie plus que n’importe quelle autre.

Puis, peu après, au Canada nous avons connu la plus importante pandémie depuis la poliomyélite qui a surtout touché la principale plaque tournante de cette compagnie. Comme on pouvait s’y attendre, Air Canada a connu une crise de liquidités et elle a été obligée de se placer sous la Loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies.

Les investisseurs qui sont intervenus dans ce processus n’avaient pas envie d’exploiter une compagnie aérienne. Ils ont injecté des fonds toxiques qui ont peu à peu empoisonné cette compagnie aérienne qui s’est retrouvée dans une profonde

subsidiaries whether it be the regional aircraft, our operation Jazz, or the most successful loyalty rewards program on the planet at the time, I think, Aeroplan.

Air Canada maintenance, now called Aveos, technical services, hived these assets out of Air Canada and paid Air Canada a fraction of the true market value, which is given by the amount that they were able to turn around and sell those assets to as separate entities. Of course they pocketed the difference. Then they left.

These billions of dollars in asset value that were stripped out of Air Canada through these processes left not just the corporation, it left the country. This represents the wealth generated by, what, three generations of Canadians it took. We have been around 75 years. This used to be a Crown corporation.

In my estimation, in large degree, those were public assets. It took us a long time to build up that wealth in that organization and it is gone. That is not sustainable. We cannot continue to allow people to be rewarded for decapitalizing our industries.

Senator Merchant: Following up on that, if a group of Air Canada employees goes on strike, first of all you are not the only airline in Canada. There are other airlines that fly. If Air Canada is not flying, I think that people will find another way to get places. This is what I mean by “essential.” I think you dealt with it a little differently.

If I cannot fly from Regina to Ottawa on Air Canada, maybe I will come on WestJet because I am happy to fly WestJet. Some people travel on business and they have to get somewhere right away.

Senator Greene: Point of order. This question is off topic. We are here to talk about the report that we are doing, and labour issues are not part of the report.

Senator Merchant: These gentlemen said they advocate for the airline industry and would answer questions on anything.

The Chair: I said at the beginning that we would deal with the report issues. I know they offered to answer other questions, but I think we should address the report issues. If we have time at the end you might bring up other subjects.

Senator Merchant: I want to know what happens with the contracts they have with the other airlines. The other day we had Jazz here.

If someone goes on strike and you are unable to fly, what happens to the contracts? Does everyone go on strike?

détresse. L'argent a fini par tout régir, par entraîner une cession d'actifs, comme d'anciennes filiales que nous détenions à part entière dans le transport du troisième niveau, à l'instar de Jazz, ou encore par causer la vente du meilleur programme de fidélisation en vigueur dans le monde à l'époque, Aeroplan.

Le service de maintenance d'Air Canada, depuis rebaptisé Aveos, soit les services techniques, a été détaché d'Air Canada pour une fraction de sa valeur marchande, comme on a pu le constater quand ces mêmes actifs ont ensuite été vendus séparément. Et bien sûr, les financiers ont empoché la différence. Puis, ils sont partis.

Ces milliards de dollars d'actifs ont alors non seulement été retirés à Air Canada, mais ils ont aussi été retirés au pays. On parle ici de la richesse qui avait été accumulée par trois générations de Canadiens. Cela fait 75 ans que nous étions là et, avant, nous avons été une société d'État.

Personnellement, j'estime que la très grande partie de ces actifs était publique. Il nous avait fallu longtemps pour bâtir cette richesse au sein de l'organisation et voilà qu'elle n'est plus là. Ce n'est pas viable. On ne peut continuer à récompenser ceux qui viennent décapiter nos industries.

Le sénateur Merchant : Poursuivons dans la même veine. Si un groupe d'employés d'Air Canada fait grève, d'abord, vous n'êtes pas la seule compagnie aérienne au pays. Il y en a d'autres. Si Air Canada ne vole pas, les voyageurs trouveront d'autres façons d'arriver à destination. C'est ça que je veux dire par service « essentiel ». J'ai l'impression que vous avez abordé ma question sous un angle légèrement différent.

Si je ne peux emprunter Air Canada pour aller de Regina à Ottawa, je pourrais peut-être me reporter sur WestJet, parce que ça me fait plaisir de prendre WestJet. Des gens se déplacent pour affaires et ils doivent immédiatement parvenir à destination.

Le sénateur Greene : Je veux faire un rappel au Règlement. Cette question est hors sujet. Nous sommes ici pour parler du rapport que nous préparons et les questions de conflits industriels n'en font pas partie.

Le sénateur Merchant : Ces messieurs ont dit qu'ils représentent l'industrie aérienne et qu'ils étaient prêts à répondre à n'importe quelle question.

Le président : Au début, j'ai dit que nous allions parler des questions en rapport avec notre étude. Je sais qu'ils vous ont proposé de répondre à toutes les questions que vous poseriez, mais je pense que nous devons d'abord nous intéresser aux questions devant être traitées dans notre rapport. Si nous avons suffisamment de temps à la fin, alors vous pourrez aborder d'autres sujets.

Le sénateur Merchant : Je veux savoir ce qui se passe du côté des conventions collectives des autres compagnies aériennes. L'autre jour, nous avons accueilli des représentants de Jazz.

Si, en cas de grève, il est impossible de prendre l'avion, qu'arrive-t-il du côté des conventions collectives? Est-ce que tout le monde fait grève?

May I ask that question?

The Chair: Yes, briefly.

Senator Merchant: I do not know what happens. You have Jazz.

Mr. Strachan: You mean all the other labour units, would they be on strike, de facto, by virtue of the fact that we were?

Senator Mercer: Does Jazz go on strike as well?

Mr. Strachan: No, that is a completely separate entity.

Senator Merchant: They can still be flying even though they work for you, all the feeder airlines?

Mr. Strachan: Yes.

Mr. Perkins: I wanted to address the question that the senator asked about the essential service. There are few countries on this planet — I can think of two, maybe three — where you can fly an airplane for five hours and never leave the country. It is a broad country, and I believe is an essential service.

I heard some numbers, we have 24,000 employees. I heard our support network is in the tune of a quarter million people. Jobs depend on us flying every morning at seven o'clock. I believe it is essential.

If Air Canada goes on strike, there are other options to fly. There are always other options, but not covering the network we have. Not many countries this size have one airline. The United States has dozens of airlines that fly transport category jets, where Air Canada has one. We have WestJet, but they provide a different service than we do. There would be a crisis to get the people from coast to coast, including representatives back to Ottawa from their ridings all across the country, if we were not flying.

Senator Cochrane: Thank you very much for your presentations.

I want to talk about security. Tell me about the behaviour pattern of the people that you referred to in regard to having the ground access people. You said you had concerns about different things happening on the runway with these people that are there all the time. They are bringing in luggage, taking luggage and they are there spotting the planes in and out.

What are your main concerns? What is wrong with them? Is it the screening of the ground staff that is the problem? Before they are hired are they not screened? Do they have open access to the planes so that anything can happen, which means our security is jeopardized? Has the pilots association brought their concerns to the airport authority personnel?

Est-ce une question que je peux poser?

Le président : Oui, très brève.

Le sénateur Merchant : Je ne sais pas ce qui se passe. Vous avez Jazz.

M. Strachan : Voulez-vous savoir si, à supposer que nous fassions grève, les autres unités de négociation se mettraient automatiquement en arrêt de travail?

Le sénateur Mercer : Est-ce que les gens de Jazz se mettraient aussi en grève?

M. Strachan : Non, ce sont deux choses complètement différentes.

Le sénateur Merchant : Ils continueraient de voler, même si toutes les lignes d'appoint travaillent pour vous?

M. Strachan : Oui.

M. Perkins : Je voudrais répondre à la question que le sénateur a posée au sujet de la notion de service essentiel. Dans deux, peut-être trois pays au monde, il est possible de voler pendant cinq heures sans jamais sortir des frontières nationales. Nous sommes un vaste territoire et j'estime que ce service est essentiel.

J'ai entendu dire que nous avons 24 000 employés. J'ai entendu dire que notre réseau de soutien frise le quart de million de personnes. Beaucoup d'emplois dépendent du fait que nous pouvons décoller tous les matins à 7 heures. Oui, je crois que c'est essentiel.

Si Air Canada se met en grève, il y a bien sûr d'autres possibilités de voyager. Il y a toujours d'autres possibilités, mais personne n'a un réseau aussi vaste que le nôtre. Rares sont les pays de notre taille à ne compter que sur une compagnie aérienne. Aux États-Unis, il y a des dizaines de compagnies aériennes qui exploitent des avions à réaction de la catégorie transport, tandis qu'Air Canada n'en a qu'une seule. Il y a WestJet, mais cette compagnie offre un service différent du nôtre. Si nous arrêtons de voler, nous nous retrouverions avec une crise sur les bras, car il serait presque impossible de faire voyager les gens d'un bout à l'autre du pays et, notamment, de ramener les députés à Ottawa depuis leurs circonscriptions réparties sur tout le territoire.

Le sénateur Cochrane : Merci beaucoup pour vos exposés.

Je veux parler de sécurité. Parlez-moi de l'analyse des comportements, dont vous parliez tout à l'heure, appliquée au personnel qui a accès au côté piste. Vous disiez être préoccupé par plusieurs choses dans le fait que ces gens-là ont régulièrement accès au tarmac. Ils chargent ou déchargent les bagages ou guident les avions au stationnement ou au refoulement.

Qu'est-ce qui vous préoccupe? Qu'est-ce qu'il y a de mal avec ces gens-là? Le contrôle du personnel au sol pose-t-il problème? On ne contrôle pas fiabilité de ces employés avant de les embaucher? Ont-ils librement accès aux avions si bien que n'importe quoi pourrait arriver, ce qui veut dire que notre sécurité est menacée? L'Association des pilotes a-t-elle fait part de ses préoccupations aux autorités aéroportuaires?

Mr. Strachan: All airport staff are screened. We all undergo a security clearance procedure. It is unknown to me just how robust it is. I wonder how well our government departments communicate with each other. I left the air force 15 years ago with a top secret security clearance, and the next day I was presumed guilty. I had to go through the whole process again because I was not a military pilot anymore; I was just a civilian pilot.

They are screened. I cannot tell you how robust that screening process is.

Where we would be more concerned in respect of screening is if we are consistently screening them for prohibited items every time they re-enter or exit the secure side area. We know that criminal elements have penetrated our airports. They operate there today. Canada customs last year seized, I think, over \$10 billion street value worth of narcotics alone. We know these criminal elements are operating in our airports. It is not a long stretch of the imagination to think that somebody's intent could be far more nefarious than moving drugs.

That is the caution. It has been identified before, most particularly by the RCMP in the SPAWN report.

Senator Cochrane: That is where your problem is, is it? This is as you enter the airport to go through that screening.

Mr. Strachan: We see it as one of the areas where we have not paid enough attention. We have spent all kinds of time, effort and money keeping bad things off planes, and we have all seen the lines in the screening room. We have these new X-ray view things, whatever they are called, the scanners, and that is all good. It is all good that we have done that, but it is the bad people side of the equation.

We are seeing the government with a pilot project now in Vancouver. We applaud it. It is a tremendous move in the right direction. It is not new. Other jurisdictions have been employing these sorts of techniques forever. I think immediately of Israel which, of course, has no choice. They also have an easier time of it because they basically have one airport, one access point to the secure side that it needs to observe.

Here in Canada that is not the case. We have literally hundreds. It is a much more difficult thing for us to do, but not one we can ignore. It is particularly in the case of those people working on the ground, not pilots or flight attendants. The ground staff of the airport, whether they are working for an airline, a fuelling company or caterer or whoever, we have to ensure we know who they are, what they are bringing with them. Based on the evidence, we are not doing very well.

Senator Cochrane: You are not happy with that.

M. Strachan : Tout le personnel des aéroports est contrôlé. Nous subissons tous un contrôle de fiabilité. Je ne sais pas jusqu'à point il est sérieux. Je me demande dans quelle mesure les différents ministères fédéraux communiquent entre eux. J'ai quitté les forces aériennes il y a 15 ans avec une autorisation de sécurité très secret et, le lendemain on me traitait a priori comme un coupable. Il a fallu que je me resoumette à tout le processus, parce que je n'étais plus pilote militaire, que je n'étais plus qu'un pilote civil.

Le personnel est contrôlé, mais je ne pourrais pas vous dire dans quelle mesure la procédure est sérieuse.

Ce que nous voudrions voir davantage, c'est que le personnel au sol soit régulièrement contrôlé, chaque fois qu'il entre dans une zone d'accès restreint ou qu'il en sort, afin de voir s'il ne transporte pas d'articles interdits. Nous savons que des éléments criminels ont infiltré nos aéroports. Ils y sont encore aujourd'hui. L'année dernière, je crois que les douanes ont saisi pour plus de 10 milliards de dollars de narcotics en valeur de revente. Nous savons que ces éléments criminels trafiquent dans nos aéroports. Il ne faut pas beaucoup d'imagination pour se dire qu'un individu pourrait être animé d'intentions beaucoup plus dommageables que le trafic de drogue.

C'est une mise en garde. Il en a déjà été question, surtout dans le rapport SPAWN de la GRC.

Le sénateur Cochrane : C'est là que se trouve le problème, n'est-ce pas? À l'entrée des aéroports, au niveau des contrôles.

M. Strachan : Nous estimons que c'est un des aspects auxquels nous n'avons pas suffisamment accordé d'attention. Nous avons consacré beaucoup de temps, d'efforts et d'argent à éviter qu'il se passe quoi que ce soit de regrettable à bord des avions et nous avons tous été témoins de ces longues files devant les postes de contrôle. Nous connaissons tous ces nouveaux appareils de radioscopie, les scanners comme on les appelle, et c'est fort bien. C'est bien que nous ayons fait tout cela, mais il y a aussi le cas des personnes mal intentionnées.

Nous félicitons le gouvernement d'avoir lancé un projet pilote à Vancouver. C'est un très bon pas dans la bonne direction, mais ça n'a rien de nouveau. D'autres pays appliquent depuis toujours les mêmes techniques. Je pense spontanément à Israël qui, bien sûr, n'a pas le choix. Certes, ce genre de contrôle est plus facile, parce que la compagnie israélienne est exploitée à partir d'un seul aéroport et qu'il n'y a qu'un seul point d'accès menant à la zone contrôlée où doit se faire l'observation.

Ici, au Canada, ce n'est pas le cas, nous avons des centaines d'aéroports. Il est beaucoup plus difficile pour nous de faire la même chose, mais on ne peut pas simplement faire fi de la situation. Cela concerne principalement le personnel au sol, mais pas le PNT ou le PNC. Nous devons veiller à connaître tous les personnels de l'aéroport, qu'ils travaillent pour une compagnie aérienne, une société d'avitaillement, un traiteur ou que sais-je encore, et nous devons savoir ce qu'ils transportent. Tout indique que nous ne faisons pas du très bon travail de ce côté.

Le sénateur Cochrane : Cela ne vous satisfait pas.

Mr. Strachan: No, we are not.

Senator Cochrane: Has your association brought this intention forward?

Mr. Strachan: Yes, we have. As I said, we presented a white paper to Mr. Merrifield, then Minister of State for Transport, about two years ago. We are on record with those concerns and recommendations.

Senator Cochrane: Let me talk about the foreign pilots that you say are coming in now. We have pilots here, excess pilots, who cannot run a 737NG because they do not have the licence to do that.

Mr. Strachan: It is because they do not have the endorsement on their licence to do that.

Senator Cochrane: What will it take to get the endorsement on the licence? Does the pilot have to go through more training, of a year or so?

Mr. Strachan: It depends on what aircraft the pilots may have flown before. I have flown a Boeing 767, so when I sought my Boeing 757 endorsement, I simply had to do a day-long classroom course. There is so much commonality between these two types that it didn't take much to train me. If I had never flown a Boeing aircraft, that would be a different story. I would have to take the course from start to finish, which typically involves a week to a week and a half of ground school, learning the systems of the aircraft, and then a few days learning procedures and flows to operate the aircraft in normal circumstances. Then you go to flight simulator devices, where you practice normal operations and you learn to deal with emergency operations in a very realistic flight scenario. Once that is complete, you go into a line-indoctrination phase of actually flying the aircraft with a training captain. Finally, you complete what we would call a line check or operational evaluation, at which point your licence is fully endorsed to operate that aircraft.

Senator Cochrane: Is that about six months of training?

Mr. Strachan: No. Typically, the start of the course to the finish of the simulator phase would take a month, and the line indoctrination might take a couple of weeks, maybe less. It does not take long to do line indoctrination.

Senator Mercer: I will continue on the line that Senator Cochrane started.

You say it takes about a month. I am looking for a solution to this problem. We have a whole bunch of jobs in Canada that are being filled by people who are neither immigrants nor new Canadians. These are people who do the job and then leave.

They are not here as long as the people who are here, at this time of year, to pick apples in the Annapolis Valley.

M. Strachan : Non.

Le sénateur Cochrane : Votre association a-t-elle fait état de ses préoccupations?

M. Strachan : Oui. Comme je le disais, nous avons soumis un livre blanc à M. Merrifield qui était alors ministre d'État aux Transports il y a deux ans environ. Nous avons officiellement transmis nos préoccupations et nos recommandations.

Le sénateur Cochrane : Parlons des pilotes étrangers qui viennent travailler ici d'après ce que vous nous avez dit. Nous avons ici un excédent de pilotes qui ne peuvent piloter de 737NG parce qu'ils n'ont pas la licence nécessaire pour cela.

M. Strachan : C'est parce que leur licence n'est pas annotée en conséquence.

Le sénateur Cochrane : Et que faut-il pour obtenir cette annotation? Le pilote doit-il suivre une formation supplémentaire d'une année environ?

M. Strachan : Cela dépend du genre d'appareil qu'il a piloté auparavant. Moi, j'ai volé sur Boeing 767 et quand j'ai demandé mon annotation Boeing 757, il m'a suffi de suivre un cours théorique d'une journée. Il y a beaucoup de points communs entre ces deux types d'appareils et il ne m'a pas été nécessaire de suivre une formation poussée. Si je n'avais pas été sur Boeing, ça aurait été différent. Il aurait fallu que je suive tout le cursus, ce qui veut dire environ une semaine à une semaine et demie de cours théoriques pour apprendre tous les systèmes de l'appareil, puis quelques jours pour apprendre les procédures d'exploitation de l'avion en situation normale. Puis, on va faire du simulateur pour répéter les opérations en conditions normales et apprendre les opérations d'urgence dans des scénarios très réalistes. Une fois cette formation terminée, on passe à la phase d'initiation en ligne qui consiste à piloter l'appareil aux côtés d'un commandant de bord formateur. Enfin, on subit ce qu'on appelle un contrôle en ligne ou une évaluation opérationnelle et c'est après ça que la licence est annotée pour le type d'appareil en question.

Le sénateur Cochrane : Et cela dure quoi, environ six mois?

M. Strachan : Non. En général, il faut un mois entre le début du cours et la fin sur simulateur, durée à laquelle il faut ajouter l'initiation en ligne qui peut s'étaler sur deux ou trois semaines, au maximum. Cette phase d'initiation n'est pas très longue.

Le sénateur Mercer : Je vais enchaîner sur les questions du sénateur Cochrane.

Vous avez dit qu'il faut environ un mois. Je cherche une solution à ce problème. Nous avons beaucoup d'emplois à offrir au Canada qui sont actuellement occupés par des gens qui ne sont ni immigrants ni néo-Canadiens. Ce sont des gens qui viennent faire le travail pendant un temps, puis qui s'en vont.

À cette période de l'année, ils ne restent même pas aussi longtemps chez nous que les ramasseurs de pommes dans la vallée d'Annapolis.

Is the solution to find a way to join together the airline, the Pilots Association and government to fund this? Is that what we need? We are talking about the problem, but we are not talking about the solution.

Mr. Strachan: If there was government funding available, that would assist operators in bearing some of the cost. It is not insignificant cost. Our airline trains its own pilots on the types they operate. Air Transat trains its open people. WestJet is probably the best example. You have about 1,200 pilots there who all fly the 737NG. I guarantee you that very few of them, if any, had a 737NG endorsement before WestJet gave it to them.

In order to protect that significant investment that the operator is making in a pilot's training, it is not unreasonable for that operator to expect some commitment of time from the pilot to ensure that they realize the return on their investment. When I joined Skyservice, that is what happened to me. I was given an A330 type endorsement. It took me about a month to do. It cost the corporation a significant sum of money, and then I was asked to commit to a period of four years of employment. That \$40,000 obligation was drawn down every month to zero at the end of four years. That is a way that the operator can protect their investment, while still allowing Canadians to get the advantage of the training and to develop our own skills indigenously.

Senator Mercer: You continue to use not insignificant amounts of money, and it seems to me that government is always providing funds for employment stimulus and training elsewhere. It would seem to me that if industry, unions and government could get their act together, they could, perhaps, share the costs. However, I do not have an idea of what the cost is. If you wanted to be qualified for the 737NG, what would it cost to bring either one of you up to speed?

Mr. Perkins: As we said before, anyone holding a valid Canadian airline transport-pilot licence is eligible to fly an airplane. It is just a matter of going on a course. I know people who have done it for anywhere between \$10,000 and \$15,000 to, maybe, up to about \$20,000 or \$30,000. It is somewhere in that \$10,000 to \$20,000 range. If it was not so easy for these companies to hire the foreign pilots, they would be forced to take this cost on themselves and to train the Canadian airline pilots that are here, unemployed, with valid Canadian airline transport-pilot licences, willing and waiting to go to work and forced to leave the country. The cost savings that these companies are making doing this are not really being passed on to the public. They are just getting around the training cost of these individuals.

La solution consisterait-elle à trouver une façon de rassembler la compagnie aérienne, l'Association des pilotes et le gouvernement pour financer cette opération? C'est cela qu'il faut faire? On parle de problème, mais pas de solution.

M. Strachan : Si le gouvernement pouvait débloquer des fonds, cela permettrait aux exploitants d'assumer une partie des coûts. Ce ne sont pas des coûts insignifiants. Notre compagnie aérienne forme ses propres pilotes sur les types d'appareils que nous avons. Air Transat offre des formations ouvertes. WestJet est sans doute le meilleur exemple avec ses quelque 1 200 pilotes qui sont tous sur 737NG. Je peux vous assurer que très peu d'entre eux, s'il y en a un seul, détenaient une annotation 737NG avant que WestJet ne la leur donne.

Afin de protéger l'investissement très important que représente la formation d'un pilote pour un exploitant, il n'est pas déraisonnable que celui-ci exige un certain engagement de la part du pilote pour pouvoir récupérer une partie de son investissement. C'est ce qui m'est arrivé quand je suis rentré à Skyservice. On m'a qualifié sur A330. Cette formation m'a pris environ un mois. Elle a coûté très cher à la société et c'est pour cela qu'elle m'a demandé de signer pour quatre ans avec elle. Cette obligation de 40 000 \$ a été progressivement réduite à zéro, mois après mois, jusqu'au terme des quatre années. C'est ainsi que l'exploitant peut protéger son investissement tout en permettant aux Canadiens de bénéficier de la formation offerte et d'acquérir, à l'interne, les compétences dont nous avons besoin.

Le sénateur Mercer : Vous parlez sans cesse de montants non négligeables, et j'ai l'impression que le gouvernement n'arrête pas de financer la création d'emplois et la formation dans d'autres secteurs. Je me dis que si l'industrie, les syndicats et le gouvernement pouvaient s'entendre, il leur serait sans doute possible de partager les coûts. Il demeure que je n'ai aucune idée de ce que représentent les coûts en question. Si on voulait vous qualifier sur 737NG, combien en coûterait-il pour que vous ayez tous deux cette annotation?

M. Perkins : Comme nous le disions, tout pilote titulaire d'une licence canadienne de pilote de ligne peut s'installer aux commandes d'un avion. Il lui suffit de suivre un cours. J'en connais qui ont suivi cette formation pour des sommes variant entre 10 000 et 15 000 \$, disons maximum 20 000 à 30 000 \$. On parle donc d'une fourchette de 10 000 à 20 000 \$. S'il n'était pas aussi facile pour les compagnies d'embaucher des pilotes étrangers, elles seraient contraintes d'assumer ces coûts et de former elles-mêmes les pilotes de ligne canadiens qui sont au chômage au Canada, qui ont des licences canadiennes de pilote de ligne valides en poche, qui sont prêts à travailler, qui attendent d'obtenir un emploi et qui sont contraints de s'expatrier. Les économies que ces compagnies réalisent ne sont pas véritablement répercutées sur le public voyageur. Les compagnies s'affranchissent simplement de la nécessité d'assumer les coûts de formation de leurs pilotes.

Senator Mercer: My point is that if some incentive were provided to the companies, with the involvement of the union, perhaps we could solve some of this problem and keep some people here. Those people who are staying here will pay taxes, et cetera.

Mr. Strachan: It certainly could not hurt, obviously. Most airlines find a way to do it. It is only a very few that we are talking about here that do not seem to want to bear that expense. Like I said, I do not think there is any difference in the amount they are charging the customer.

Senator Eaton: Picking up on his question about pilots, if you formed a pilot association, to direct your own profession, would you then insist on taking on all the training of pilots so that it becomes standardized across Canada?

Mr. Strachan: That would be a very long-term project. It might be one that might be able to be undertaken. The logical partner in doing that would be the manufacturer — the people who build the airplanes — because they are the same aircraft. That is ideal. If all pilots are flying it the same way, we can monitor the best practices and make sure everyone is doing it the same way. We spend a lot of time making sure everyone does it the same way.

Senator Eaton: It would be like a medical association. You set the standards, and everyone has to meet those standards. Then, they can fly for anyone. Right?

Mr. Strachan: Yes.

Senator MacDonald: Captain Strachan and Captain Perkins, thank you for being here. Good to see you again. I just want to touch upon what was raised by Senator Eaton. You were talking about establishing a college of pilots. It is interesting that you compared it to the medical and legal professions. The simple truth is, when we are up in the air, all of our lives are in your hands. I am always aware of it when I am on a plane. We all fly a lot here. When it comes to this college of pilots, are there similar organizations in other countries, and how do they work? Is there a template out there that you could use and apply?

Mr. Strachan: The most proximate one I can think of is Mexico. There is a college of airline pilots in Mexico. We could all learn a lot from what they do there. They have a good operation there. It is logical. No one is better capable of facilitating these things than those people who do it day-in and day-out. Like I say, there are not a lot of us.

Senator MacDonald: Has there been an attempt in Canada to establish one? Have they taken the initiative? Why haven't they?

Le sénateur Mercer : Ce que je veux dire, c'est que si l'on offrait des stimulants aux entreprises, si l'on invitait les syndicats à participer, on parviendrait peut-être à régler ce problème et à retenir une partie des pilotes ici. Tous ceux qui resteront ici paieront des impôts et ainsi de suite.

M. Strachan : Il est évident que ça ne ferait pas de mal. La plupart des compagnies aériennes trouvent une façon de le faire. Il n'y a que quelques compagnies, celles dont nous parlons, qui ne semblent pas vouloir assumer ce genre de dépense. Comme je le disais, je ne pense pas qu'au final la différence se fasse sentir sur le prix du billet.

Le sénateur Eaton : Pour en revenir à sa question sur les pilotes, si vous constituez une association de pilotes pour encadrer votre profession, insisteriez-vous alors pour vous occuper de toute la formation des pilotes afin de la normaliser à l'échelle du Canada?

M. Strachan : Ce serait là un projet à très long terme. Nous pourrions l'entreprendre. Les partenaires logiques dans ce genre d'entreprise seraient les avionneurs — ceux qui fabriquent les avions — parce que les appareils appartiennent à une même famille. Ce serait l'idéal. Si tous les pilotes volaient de la même façon, il serait plus facile de contrôler les pratiques et de s'assurer que tout le monde fait la même chose. Nous passons beaucoup de temps pour nous assurer que tout le monde fait effectivement la même chose.

Le sénateur Eaton : Ce serait comme une association médicale. Vous fixez les normes et tout le monde doit correspondre à ces normes. Comme ça, les pilotes pourront voler pour n'importe qui. C'est cela?

M. Strachan : Oui.

Le sénateur MacDonald : Commandant Strachan et commandant Perkins, merci de vous être déplacés. Je suis heureux de vous revoir. Je veux revenir sur un aspect soulevé par le sénateur Eaton. Vous parliez de l'instauration d'un collège de pilotes. Il est intéressant que vous ayez fait la comparaison avec les professions médicales et légales. En vérité, quand on est passager d'un avion, on remet sa vie entre vos mains. J'en suis toujours conscient quand je me trouve à bord d'un avion et nous volons beaucoup, nous les sénateurs. S'agissant de ce collège de pilotes, existe-t-il des organisations semblables dans d'autres pays et comment fonctionnent-elles? Y a-t-il un modèle que nous pourrions reprendre et appliquer ici?

M. Strachan : Le plus proche auquel je puisse penser est le modèle mexicain. Au Mexique, il y a un collège de pilotes de ligne. Nous pourrions apprendre beaucoup de ce qu'ils font. Ça fonctionne bien là-bas. C'est logique. Personne n'est mieux en mesure de s'occuper d'un tel programme que les gens qui trempent quotidiennement dans le milieu. Comme je le disais, nous ne sommes pas nombreux.

Le sénateur MacDonald : A-t-on déjà essayé d'établir un tel collège au Canada? A-t-on déjà pris ce genre d'initiative et, sinon, pourquoi pas?

Mr. Strachan: Our organization has provided some seed money for some philanthropically minded folks to go out and do just that, so that we can determine what the structure needs to look like, how the governance would occur and how would it interface with Transport Canada. Obviously there would have to be some sort of interface there. We are talking about personnel issues here, personnel licensing standards, training, discipline and these sorts of thing, but there is another cadre of regulatory responsibilities that is probably not appropriate for a college of pilots.

We have instituted the process, and we have folks working on that from all the pilot groups around the country as we speak.

Senator MacDonald: You think it is an idea whose time has come?

Mr. Strachan: Yes.

Senator MacDonald: Captain Perkins was talking about flying to other countries and international airports. I want to reverse that and look at Canada and flying into airports that are not part of the National Airports System. I fly into Sydney, Nova Scotia. Are there discernible differences in certain levels of service or security? Does anything stick out repeatedly as being different when you fly into those airports?

Mr. Perkins: Not off hand. I have spent a lot of time flying into Sydney, Nova Scotia, but not recently. Not all airports are suffering in the way that we talked about. One that comes to mind is Calgary, where a big project is underway to build a joint taxiway, possibly two runways. They are not all suffering that way — just the major ones like Toronto and Vancouver. Like Mr. Strachan said before, they are building beautiful terminals but are not spending money in the proper areas, such as moving people. For example, Ottawa needs more runways so we can get people in and out faster. I cannot really comment on the smaller airports because I have not flown into any in awhile.

Senator MacDonald: Most of the infrastructure limitations are in the major airports.

Mr. Strachan: That is where the biggest problem is. You see disparities in the level of service between Sydney and Toronto, whether they be services available, hours of customs operation, hours of tower operation, size of the terminal or crash fire response. There are differences. Most of the traffic is focused on our major airports — Montreal, Toronto, Vancouver and Calgary. Those create the biggest problems for us.

M. Strachan : Notre organisation a injecté des fonds de démarrage pour financer des philanthropes qui voulaient faire ce genre de chose afin de déterminer le type de structure dont nous aurions besoin, le type de gouvernance à mettre en place et l'interface à réaliser avec Transports Canada. Il est évident qu'il faudrait instaurer une certaine interface avec le ministère. Il y a bien sûr tous les aspects concernant le personnel, comme les licences, la formation, la discipline et toutes sortes de choses, mais il y a aussi les responsabilités en matière de réglementation qu'il ne conviendrait sans doute pas de confier à un collège.

Nous avons lancé le processus et beaucoup de représentants de divers groupes de pilotes au pays travaillent sur ce projet à l'heure où l'on se parle.

Le sénateur MacDonald : Vous estimez que le moment est venu de réaliser cette idée?

M. Strachan : Oui.

Le sénateur MacDonald : Le commandant Perkins a parlé des vols internationaux et de la fréquentation d'aéroports étrangers. Prenons la chose par l'autre bout, concentrons-nous sur le Canada et les aéroports qui ne font pas partie du Réseau national des aéroports. Je me rends à Sydney, en Nouvelle-Écosse. Y a-t-il des différences palpables dans les niveaux de service ou de sécurité? Y a-t-il quelque chose qui vous frappe comme étant systématiquement différent quand vous allez vous poser à ces aéroports?

M. Perkins : Pas a priori. Je me suis très souvent posé à Sydney, en Nouvelle-Écosse, mais pas récemment. Tous les aéroports n'ont pas souffert de la manière que nous avons décrite en parlant de certains. On peut, par exemple, penser à celui de Calgary où l'on vient d'entreprendre un vaste projet de construction d'une voie de circulation commune et éventuellement de deux pistes. Ces aéroports ne sont pas touchés de la même façon — ce sont juste les grands, comme ceux de Toronto et de Vancouver qui le sont. Comme M. Strachan l'a dit tout à l'heure, on construit de magnifiques aérogares, mais on ne dépense rien dans les secteurs importants, c'est-à-dire dans tout ce qui assure le mouvement des voyageurs. À Ottawa, par exemple, il faudrait d'autres pistes afin d'accroître le trafic voyageur. Je ne peux pas vraiment vous parler des petits aéroports, parce qu'il y a longtemps que je n'en ai pas fréquenté.

Le sénateur MacDonald : C'est dans les grands aéroports qu'on constate les principales limitations sur le plan des infrastructures.

M. Strachan : C'est là où les problèmes sont les plus importants. Il y a des disparités dans les niveaux de service entre Sydney et Toronto, que ce soit dans le type de services offerts, les heures d'ouverture des douanes, les heures de fonctionnement de la tour, la taille de l'aérogare ou la rapidité d'intervention des services d'urgence. Il y a des différences. Le gros du trafic aérien est concentré dans nos grands aéroports, c'est-à-dire à Montréal, Toronto, Vancouver et Calgary. Ce sont eux qui nous posent le plus gros problème.

Mr. Perkins: There is a trickle-down effect, too. What is not working in Toronto affects flights getting to Halifax, which affects the flights to Sydney.

Mr. Strachan: You are right. A plane you might be waiting for in Toronto to go to St. John's might have started at LAX in Los Angeles. It might have been delayed out of Los Angeles or Vancouver before it got to Toronto. Now, they are just trying to catch up.

Mr. Perkins: There are more to operations than just runways, too. You will never have a requirement for more than one runway in Sydney, probably as long as I am alive.

[Translation]

Senator Boisvenu: I do not know, every time I go to Toronto, if there are always winds blowing out of the northwest, but I am indeed under the impression that it is always windy in Toronto.

Your association represents Air Canada's pilots, does it not?

Mr. Strachan: Yes, the pilots that operate Air Canada planes, like Boeing 777s and Embraers.

Senator Boisvenu: Does every company have its own pilots' association?

Mr. Strachan: Yes.

Senator Boisvenu: So, for problems such as those of foreign pilots and your schedules, which you say are problematic, there is no one place where these subjects can be discussed with all companies?

[English]

Mr. Strachan: Is there a forum for discussion?

[Translation]

Senator Boisvenu: Are there joint discussions about shared problems?

[English]

Mr. Strachan: Yes, we communicate with other pilot groups to talk about these sorts of things. On the issue of foreign pilots, I cannot say that I am advocating directly in the interests of Air Canada pilots. It does not affect us directly. Not every pilot association in the country has the same robust representation and resources that ours has. Hopefully in this particular instance I am advocating on behalf of pilots in general and the piloting profession in Canada as well as the public interest. This is a public policy issue as well.

[Translation]

Senator Boisvenu: If you wanted to promote this sort of umbrella association, you could then deal with these subjects more readily with everyone concerned and more quickly, could you not?

M. Perkins : Il y a aussi un effet en cascade. Quand ça ne fonctionne pas à Toronto, il y a un impact sur les vols à destination de Halifax, puis un impact sur les vols à destination de Sydney.

M. Strachan : Vous avez raison. Le vol de St. John's en attente à Toronto peut avoir été retardé par un problème à LAX, c'est-à-dire à Los Angeles. Le vol initial peut avoir été retardé à Los Angeles ou à Vancouver avant d'arriver à Toronto. Après cela, on essaie de rattraper la situation.

M. Perkins : Et puis, il n'y a pas que les pistes qui comptent. Ainsi, il ne sera jamais nécessaire de disposer de plus d'une piste à Sydney, du moins pas de mon vivant.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Je ne sais pas si, chaque fois que je vais à Toronto, il y a toujours des vents du Nord-Ouest, mais j'ai effectivement l'impression qu'il vente toujours à Toronto.

Votre association représente les pilotes d'Air Canada; n'est-ce pas?

M. Strachan : Oui; les pilotes qui opèrent les avions d'Air Canada comme les avions de type Boeing 777 et de type Embraer.

Le sénateur Boisvenu : Chaque entreprise a son association de pilotes?

M. Strachan : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Il n'y a donc pas, pour les problèmes comme ceux des pilotes venant de l'extérieur et votre horaire que vous dites problématique, de lieu commun où l'on peut discuter de ces sujets avec toutes les entreprises?

[Traduction]

M. Strachan : Y a-t-il un forum pour ce genre de débat?

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Est-ce qu'il y a des négociations communes concernant des problèmes communs?

[Traduction]

M. Strachan : Oui, nous communiquons avec les autres groupes de pilotes pour parler de ce genre de choses. Dans le dossier des pilotes étrangers, je ne vous dirai pas que je représente directement les intérêts des pilotes d'Air Canada. Nous ne sommes pas directement touchés par ce problème. Toutes les associations de pilotes au Canada ne sont pas aussi bien représentées et toutes ne disposent pas d'autant de ressources que la nôtre. J'espère que, dans ce cas en particulier, je m'exprime au nom des pilotes en général et de la profession de pilote au Canada, et que je parle aussi dans l'intérêt public. Il s'agit également d'une question de politique publique.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Si vous vouliez mettre de l'avant ce genre d'association parapluie, vous pourriez alors plus facilement traiter de ces sujets avec l'ensemble des gens et dans un contexte plus rapide?

[English]

Mr. Strachan: Do you mean a kind of federation? We are discussing that as well. In fact, I will be meeting with my counterparts from other pilot associations across the country soon to discuss exactly that.

[Translation]

Senator Boisvenu: My last question is about airport security. I was a bit surprised when I arrived at the Senate to see that there was the Senate police and the House of Commons police, and that the RCMP was outside the buildings.

In an airport, there is airport security and, between passenger arrival and customs, you have customs security, in addition to municipal security outside the airport. Do all these people talk to one another?

[English]

Mr. Strachan: We support a layered approach to security. It cannot be one spot only and in support of one particular area. There are bad people and bad things can happen. At Tel Aviv, it starts the moment you drive onto the airport property. People watch you when you come in from the parking lot and enter the airport. They will take you for an interview, where they do the “good cop bad cop” routine and compare your stories. They measure that against a body of expertise that allows them to accurately identify which people may be the ones that ought to be singled out for special attention. They screen for certain objects just as we do. In fact, the Israeli national airline, El Al, flies with security on board every single flight. All of these things cost money; we appreciate that.

Perhaps one of our concerns is that with the creation of CATSA, we have another federal entity, which has done a fairly good job of the bad things side of the house. However, when we are talking about behavioural pattern recognition or coordinating intelligence and police work, we think that that responsibility is properly reposed in a law enforcement agency. We were discussing better control at airside ground operations. You have to have powers of arrest and detainment, otherwise you cannot apprehend. CATSA has no authority to apprehend persons. Presumably if we identified someone who was a real threat, we would want to get our hands on them; and CATSA is not in a position to do that. We have police in all our airports, but they would be on a five-minute call. By the time they get there, the culprit is gone. Police are more expensive, obviously, and we are sensitive to that; but sometimes you have to spend the money.

[Traduction]

M. Strachan : Vous songez à une sorte de fédération? Il en est également question. D'ailleurs, je vais bientôt rencontrer mes homologues des autres associations de pilotes pour précisément parler de cette question.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Ma dernière question concerne la sécurité dans les aéroports. J'ai été un peu surpris, lorsque je suis arrivé au Sénat, de constater qu'il existait la police du Sénat, la police de la Chambre des communes et que la GRC était présente en dehors des bâtiments.

Dans un aéroport, il y a la sécurité portuaire et, entre l'arrivée du passager et la douane, vous avez la sécurité au niveau des douanes, ainsi que la sécurité municipale en dehors de l'aéroport. Est-ce que tout ce monde-là se parle?

[Traduction]

M. Strachan : Nous sommes en faveur d'une approche stratifiée en matière de sécurité. Tout ne peut pas s'articuler autour d'un seul point desservant un secteur particulier. Il y a, d'un côté, les indésirables et, de l'autre, les événements fâcheux. À Tel-Aviv, le système de sécurité s'enclenche dès qu'un passager pénètre dans le périmètre de l'aéroport. Les gens sont observés dès l'instant où ils quittent le stationnement pour rentrer à pied dans l'aérogare. La sécurité peut les prendre à part pour les interroger en jouant aux « bons flics, méchants flics » pour voir si deux compagnons de voyage se contredisent. Les agents vous évaluent sur la base de leur vaste expérience qui leur permet de repérer précisément ceux ou celles qu'il convient d'isoler et à qui il faut porter une attention spéciale. Tout comme nous, ils sont à la recherche de certains objets. En fait, il y a à bord de chaque avion d'El Al, la compagnie nationale israélienne, un agent de sécurité. Tout cela coûte cher, nous en sommes conscients.

Nous nous disons qu'avec l'ACSTA, il existe un nouvel organisme fédéral qui a effectué un bon travail en ce qui concerne la prévention des événements fâcheux. Cependant, pour ce qui est de l'identification des comportements dangereux et de la coordination du renseignement et du travail de police, nous estimons que cette responsabilité devrait être confiée à un organisme d'application de la loi. Il est question de resserrer les contrôles dans le cas des opérations au sol pour l'accès au côté piste. Pour cela, il faut disposer de pouvoirs d'arrestation et de détention, sans quoi il n'est pas possible d'appréhender qui que ce soit. Le personnel de l'ACSTA n'a aucun pouvoir pour appréhender qui que ce soit. On peut penser que, si l'on repérait une personne représentant une véritable menace, on voudrait l'intercepter, mais le personnel de l'ACSTA n'est pas en mesure de le faire. Il y a bien des policiers dans tous les aéroports, mais ils interviennent dans les cinq minutes suivant un appel. Le temps qu'ils arrivent sur place et le suspect a disparu. Les services policiers coûtent plus cher et nous en sommes conscients, mais il faut parfois savoir investir.

Senator Martin: I enjoyed your presentation. You convincingly articulated your unique position and perspective. I am a frequent flyer, as are many around this table. I cannot get here unless I fly just over five hours. You talked about pilot fatigue in your point number 4. That concerns me and I am sure that passenger safety is your primary concern.

You said that our regulations are currently non-compliant; but compliance is critical. You also said that a process is currently underway. Is that enough at this time? I know that process takes time, must be done well and everything has to be considered in making changes to regulations. However, what else should be done or needs to be done? Several other things concern me: the lack of runways, in some respects, whereby there are not as many choices. You pointed out some of your concerns. Specifically, how is this being addressed and are you confident that it will be in time?

Mr. Strachan: I hope there is the political will to realize that something has to happen and the situation has to change. We are so starkly different from most other jurisdictions that it is just glaring. We recommended that the process be streamlined. We were not all that excited about seeing it put into the Canadian Aviation Regulatory Advisory Committee process because it has been co-opted before. We see divisions along industry lines, and people start to throw up barriers. It is economic interests conflicting with safety interests. That is what it is. It is a reality. We can be honest about it.

We were hoping that it would be streamlined because this committee will come forward with some sort of recommendation to the Canadian Aviation Regulation Advisory Council, the body that actually passes new regulations. They will make a recommendation and it will be up to the CARAC what will actually become Canadian aviation regulations amendments.

We are optimistic that something will happen because we are not going away until it does. If nothing comes out of this process, you will hear a lot of noise from me.

Senator Martin: When did the process begin?

Mr. Strachan: I will guess that it was 15 to 18 months ago.

Senator Martin: Generally it would take 18 months to two years?

Mr. Strachan: I believe that the mandate expired, so the parties agreed to extend the mandate to the end of the year. I would presume that sometime early in the new year a recommendation will be made and then however long that process takes to get something in place. We are not reinventing the wheel here. Most other jurisdictions did this a long time ago. I cannot think of another country that has more onerous flight time, duty time, and rest requirement regulations than Canada. It is a national embarrassment. It is an embarrassment to us and to our industry. Let us get on with it, folks; it is long overdue.

Le sénateur Martin : J'ai aimé votre exposé. Vous avez été convaincant dans la façon de présenter votre position et votre point de vue tout à fait uniques. Je suis souvent dans les avions, comme beaucoup autour de cette table. Pour me rendre ici, il faut que je fasse au moins cinq heures de vol. Au point 4, vous parlez de la fatigue des pilotes. Ça me préoccupe et je suis certaine que la sécurité des passagers est votre principale préoccupation.

Vous avez dit que nos règlements ne sont pas conformes à ce qui se fait dans le reste du monde et pourtant, la conformité est quelque chose d'essentiel. Vous avez également dit qu'un processus est actuellement en cours. Cela suffira-t-il pour l'instant? Je sais que les processus prennent du temps, qu'il ne faut pas se tromper et qu'il faut tenir compte d'aspects multiples pour modifier des règlements. Cependant, que pourrions-nous faire d'autre ou que faut-il faire d'autre? Il y a plusieurs autres choses qui me préoccupent, comme le manque de pistes et le fait qu'à certains égards il n'y peut-être pas beaucoup de possibilités. Comment pensez-vous que cela va se régler et estimez-vous que ce sera fait à temps?

M. Strachan : J'espère que, la volonté politique aidant, on se rendra compte qu'il faut faire quelque chose et qu'il faut changer la situation. Nos différences par rapport à d'autres pays sont flagrantes. Nous avons recommandé une rationalisation du processus. Nous n'étions pas ravis que cela soit confié au Comité consultatif sur la réglementation aérienne canadienne à cause des nominations par cooptation. Il y a des divisions entre les industries et les gens commencent à faire barrage. Les intérêts économiques s'opposent aux intérêts en matière de sécurité. C'est ainsi. C'est la réalité. Il faut le reconnaître maintenant.

Nous espérons que ce processus serait rationalisé parce que le comité va formuler des recommandations au Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne qui est l'organisme chargé d'adopter les nouveaux règlements. Après recommandation, il appartiendra au CCRAC d'apporter des modifications au Règlement de l'aviation canadien.

Nous sommes sûrs que quelque chose va changer, parce que nous ne lâcherons pas tant que tel n'aura pas été le cas. Si ce processus ne donne rien, vous allez entendre parler de moi.

Le sénateur Martin : Quand ce processus a-t-il été amorcé?

M. Strachan : Il y a 15 ou 18 mois.

Le sénateur Martin : En général, cela prend 18 à 24 mois?

M. Strachan : Je crois que le mandat est expiré et que les parties ont convenu de le prolonger jusqu'à la fin de l'année. Je suppose qu'il faut s'attendre à une recommandation au début de l'année et qu'ensuite il faudra un certain temps pour accoucher de quelque chose de concret. Il n'y a rien de nouveau là-dedans. La plupart des autres pays font la même chose depuis longtemps. A priori, je n'imagine pas un seul autre pays au monde où les dispositions réglementaires relatives aux heures de vol, aux durées de service et aux temps de repos soient aussi dures pour les pilotes qu'au Canada. C'est une honte nationale. C'est une honte pour nous et pour l'industrie. Changeons cela; il y a longtemps que cela aurait dû être fait.

Senator Martin: You are saying that this is flat-lined, there are two on it at any time, but is it staggered?

Mr. Strachan: No, there is nothing like that. When we start getting into long-range and ultra-long-range flying, we start adding pilots. On a Toronto-Tokyo flight there are three pilots. On a Toronto-Hong Kong flight there are four pilots. A Toronto-Hong Kong flight with four pilots is actually easier on the body than a Toronto-Tokyo flight with three. I have literally fallen asleep on the sidewalk in Narita because I have been so tired when I got there on a three-pilot operation, but I have never felt that I was unable to perform to my proper capacity on a Hong Kong flight. I always felt good with four of us. You get better rest when there are more of you there. It does make a difference.

I do not want to be alarmist. We have been doing this for a very long time. We are still pretty darn good at it. That is owing to the professionalism and the dedication of the people who drive the planes. We are jealous about that. We guard it carefully. We are proud of it. One thing that public policymakers will never have to fear from this organization is that we will allow technical and safety issues to migrate into political representational functions of the association. We do not use these sorts of issues to drive industrial agendas. When I am talking to a public policymaker it is because I genuinely believe there is a public policy interest and that my interest coincides. Enlightened self-interest, call it what you like, but we guard that jealously because our credibility is instantly destroyed if we do not.

Mr. Perkins: Those flight duty times do need attention because there are very few jobs where you travel from Toronto to Hong Kong and back inside of two and a half days. You transit all those time zones. You have been flying 15-hour flights each way, falling asleep at weird times of the day when you are at destination, you have a short rest and you come home. You are flying in an airplane at 6,000 to 7,000, which is daunting in itself.

Senator Eaton: Do you think that the crash of the Air France plane off of Brazil was due to fatigue, incompetence or something else?

Mr. Strachan: I do have a concern about that particular incident, and it is this: One of the means by which we have drastically improved the safety of this industry has been by fostering a culture of open reporting and discussion when mistakes are made or when threats are identified. We have a robust voluntary reporting system whereby when pilots have difficulty or have made a mistake they voluntarily provide the information within our corporations to our flight safety departments. The information should be shared with pilot associations, but the corporation is not always forthcoming with it, unfortunately. We keep asking them to do it, but they do

Le sénateur Martin : Vous dites que la courbe est plate, que les deux pilotes assurent les mêmes temps de service, mais les plages horaires sont-elles décalées?

M. Strachan : Non, ça n'est pas prévu. Dans le cas des vols long-courrier et très long-courrier, on ajoute des pilotes. Par exemple, sur un vol Toronto-Tokyo il y a trois pilotes. Sur un Toronto-Hong Kong, il y en a quatre. C'est alors moins fatigant pour eux qu'un Toronto-Tokyo à trois. Il m'est arrivé de m'endormir sur le trottoir à Narita parce que j'étais très fatigué après un vol à trois pilotes, mais je n'ai jamais eu l'impression que je n'étais pas capable de fonctionner à pleine capacité sur un vol Toronto-Hong Kong. C'est toujours beaucoup mieux à quatre. Les temps de repos sont plus longs, parce qu'on est plus nombreux. Ça fait toute une différence.

Je ne veux pas être alarmiste. Ça fait longtemps que nous travaillons comme ça. Nous sommes excellents dans ce que nous faisons. Cela, on le doit aux professionnels et au dévouement des gens qui sont aux commandes. Nous sommes très jaloux de ce que nous faisons, nous le protégeons avec grand soin et nous en sommes fiers. S'il est une chose que les décideurs n'ont pas à redouter de cette organisation, c'est que nous ne jouons jamais sur des problèmes techniques ou de sécurité pour exercer nos fonctions de représentation à l'échelon politique au sein de l'association. Nous n'utilisons pas ce genre de levier pour déterminer notre programme d'action. Quand j'interviens auprès d'un décideur public, c'est parce que je suis intimement convaincu qu'il y a un intérêt sur le plan de la politique publique et que mes intérêts coïncident avec ceux de la politique. On pourrait parler d'intérêt personnel éclairé, mais nous veillons très jalousement à cet aspect-là parce que nous risquerions de perdre instantanément notre crédibilité s'il en était autrement.

M. Perkins : Il va falloir se pencher sur ces questions de temps de service en vol parce qu'il n'y a pas beaucoup d'emplois qui obligent quelqu'un à faire l'aller-retour Toronto-Hong Kong en deux jours et demi. On traverse de nombreux fuseaux horaires, on vole pendant 15 heures, à l'aller comme au retour, on doit dormir à des heures bizarres en pleine journée après être arrivé à destination, on se repose à peine et il est temps de rentrer. Vous pilotez entre 6 000 et 7 000, ce qui, en soi, est très exigeant.

Le sénateur Eaton : L'écrasement de l'avion d'Air France entre le Brésil et l'Europe était-il, selon vous, dû à la fatigue ou à l'incompétence des pilotes ou à autre chose?

M. Strachan : Il y a quelque chose qui me chatouille dans cet incident, et je vais vous dire quoi. Nous avons considérablement amélioré la sécurité au sein de notre industrie parce que nous avons favorisé la culture des déclarations volontaires par les pilotes, en cas d'erreur personnelle, ou chaque fois qu'une menace est identifiée. Nous nous appuyons sur un excellent système de compte rendu volontaire en vertu duquel les pilotes ayant eu des difficultés ou ayant commis une erreur transmettent volontairement l'information aux services de sécurité des vols de leur compagnie. Ces renseignements sont ensuite communiqués aux associations de pilotes, mais, malheureusement, les

not. That drives through to SMS, and we have some concerns about the effectiveness of SMS as it pertains to the airline industry as well.

Recently the sanctity and confidentiality of the information that is being voluntarily provided by the pilots has been coming under attack. Everyone wants to see these things now. A tribunal has subpoenaed aviation safety reports from our pilots. The cockpit voice recorder and flight data recorder from the Air France incident was released to civil litigation. This causes me grave concern because we have come leaps and bounds in terms of safety in this industry because of the open culture that we have fostered and because pilots feel safe revealing what has happened to them so that others may learn from it. We have done a tremendous job. Just look at the statistics. This is a very safe industry, and that it is because of the dedication of many of us who really care about it. Now we are seeing these things creep into civil litigation in a sue-happy society where everyone wants to get their hands on the info. We are going to parse the decisions that two people made, sometimes in split seconds, over the course of a couple of years in civil litigation and perhaps assign liability, so that the pilots now may be in jeopardy. If we do that, we will regress 30 or 40 years in terms of aviation safety, because the reporting will dry up.

In order to fix that we need a legislative umbrella; we need protections around this so that it can be used for its intended purpose, which is to promote and enhance aviation safety, not to facilitate civil litigation.

Senator Eaton: Does that mean, though, that when something like the Air France accident happens, which is tragic for all, including the pilots who went down with the plane, you cannot come back with a verdict of pilot error or malfunctioning equipment? Does that mean you do not give a verdict?

Mr. Strachan: You absolutely do, but for what purpose? What will we do with what we determine? Let us say we determine that there was a mechanical failure, the right elevator was not operating properly which caused an unintended rolling moment and the pilot did not properly counteract that with opposite aileron, the plane entered into an unusual altitude, departed control flight and there was a catastrophic event. Will we use this information to sue the deceased pilot's estate or will we share it among the piloting community so that others may learn from

compagnies ne sont pas toujours transparentes. Nous n'arrêtons pas de les solliciter, mais elles ne nous transmettent pas l'information. Les données de sécurité sont maintenant communiquées par SMS et l'efficacité de ces messages textes nous préoccupe aussi dans la façon dont ils sont utilisés par l'industrie aérienne.

Récemment, le caractère sacré et la confidentialité de l'information divulguée volontairement par les pilotes ont été remis en question. Aujourd'hui, tout le monde veut prendre connaissance de ces informations. Un tribunal a exigé de nos pilotes de déposer leurs comptes rendus de sécurité aérienne. Le contenu des enregistreurs du poste de pilotage et de données de vol de l'avion d'Air France accidenté a été divulgué dans le cadre d'une poursuite au civil. Cela me préoccupe beaucoup, parce que nous avons réalisé d'énormes progrès sur le plan de la sécurité au sein de l'industrie grâce à la culture de transparence que nous avons promue et aussi parce que les pilotes ne se sentent pas menacés quand ils révèlent ouvertement ce qui leur est arrivé afin que d'autres puissent en bénéficier. Nous avons fait un travail remarquable à cet égard. Regardez les statistiques. Notre industrie est très sûre grâce au dévouement de beaucoup d'entre nous qui se sentent interpellés. Et voilà que toutes ces données sont rendues publiques dans le cadre de litiges, à cause de notre société hyperjudiciarisée au sein de laquelle tout le monde veut tout savoir. On va, dans le cadre d'un procès au civil qui durera deux ou trois ans et peut-être attribuer des responsabilités, examiner à la loupe les décisions prises par deux types, parfois en une fraction de seconde, si bien que désormais le travail des pilotes est peut-être menacé. Si nous faisons ça, nous allons revenir à ce qu'était la sécurité des vols il y a 30 ou 40 ans, parce que plus personne ne fera de comptes rendus.

Pour régler ce genre de problème, il faut adopter une disposition législative; il faut assortir ce système de protection pour qu'il serve aux fins visées, c'est-à-dire assurer la promotion et l'amélioration de la sécurité de l'aviation plutôt que de faciliter les poursuites au civil.

Le sénateur Eaton : Cela revient-il à dire qu'après un accident comme celui d'Air France, qui a été tragique pour tout le monde, y compris pour les pilotes, on ne peut prononcer de verdict d'erreur de pilotage ou conclure à la défectuosité de l'équipement? Cela veut-il dire qu'on ne peut pas rendre de tels verdicts?

M. Strachan : C'est bien sûr possible, mais à quelle fin? Que fera-t-on de ce constat? Supposons qu'il soit établi que l'accident ait été provoqué par une panne mécanique, que le dérèglement de la profondeur de droite ait induit un mouvement de roulis et que le pilote n'ait pas correctement réagi en mettant du manche dans le sens opposé, que l'avion ait adopté une assiette inhabituelle, qu'il y ait eu perte de maîtrise en vol et que tout cela ait provoqué un événement catastrophique. Allons-nous utiliser cette information pour poursuivre les héritiers du pilote décédé ou

what happened so that if it ever occurs to them perhaps we can avoid another catastrophic event? To me that is the only useful use for that information at that point.

Senator Eaton: I agree with you. You can still bring a verdict, but you do not allow litigation, you do not put it into the courts.

Mr. Strachan: That is right. We keep it for the stakeholders who can use it constructively. In that way we keep the information flowing.

The Chair: Captains Strachan and Perkins, thank you for your presentation. It was very interesting for us and gave us a very different perspective than what we have previously heard. Since you will probably follow our debate, if there are further comments you wish to make, please feel free to forward them to the clerk. Thank you very much for your presentation.

Mr. Strachan: Thank you very much.
(The committee adjourned.)

allons-nous la faire circuler parmi les autres pilotes afin que tout le monde puisse tirer des enseignements de ce qui est arrivé et que, si quelqu'un se trouvait dans la même situation, il puisse, lui, éviter une catastrophe? J'estime, personnellement, que c'est là la seule façon utile d'utiliser cette information.

Le sénateur Eaton : Je suis d'accord avec vous. On peut toujours rendre un verdict, mais vous ne devez pas permettre de litiges, vous ne devez pas vous retrouver devant les tribunaux.

M. Strachan : C'est cela. Il faut garder cette information pour les intéressés qui vont l'utiliser de façon constructive. C'est ainsi que l'information continuera de circuler.

Le président : Commandant Strachan et commandant Perkins, merci pour votre exposé très intéressant qui nous a présenté un point de vue différent par rapport à ce que nous avons entendu précédemment. Comme vous allez sans doute suivre nos travaux, si vous désirez nous faire parvenir d'autres commentaires, n'hésitez pas à communiquer avec le greffier. Merci beaucoup pour votre exposé.

M. Strachan : Merci beaucoup.
(La séance est levée.)

WITNESSES

Wednesday, October 19, 2011

Canadian North:

Tracy Medve, President.

Tuesday, October 25, 2011

Jazz Aviation LP:

Joseph D. Randell, President and Chief Executive Officer;

Nathalie Megann, Director, Corporate Communications and Investor Relations.

Wednesday, October 26, 2011

Air Canada Pilots Association:

Captain Paul Strachan, President;

Captain Gerry Perkins, External Affairs Committee.

TÉMOINS

Le mercredi 19 octobre 2011

Canadian North :

Tracy Medve, présidente.

Le mardi 25 octobre 2011

Jazz Aviation S.E.C. :

Joseph D. Randell, président-directeur général;

Nathalie Megann, directrice, Communications de l'entreprise et Relations avec les investisseurs.

Le mercredi 26 octobre 2011

Association des pilotes d'Air Canada :

Commandant Paul Strachan, président;

Commandant Gerry Perkins, Comité des affaires extérieures.