

SENATE



SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-first Parliament, 2011-12

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Wednesday, February 1, 2012 (in camera)
Wednesday, February 15, 2012
Tuesday, February 28, 2012

Issue No. 6

Thirteenth, fourteenth and fifteenth meetings on:

The emerging issues related to the
Canadian airline industry

APPEARING:
The Honourable Maxime Bernier, P.C., M.P.,
Minister of State, Small Business and Tourism

WITNESSES:
(See back cover)

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

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Le mercredi 1^{er} février 2012 (à huis clos)
Le mercredi 15 février 2012
Le mardi 28 février 2012

Fascicule n^o 6

Treizième, quatorzième et quinzième réunions concernant :

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

COMPARAÎT :
L'honorable Maxime Bernier, C.P., député,
ministre d'État, Petite Entreprise et Tourisme

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

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Eaton replaced the Honourable Senator Maltais (*February 16, 2012*).

The Honourable Senator Maltais replaced the Honourable Senator Eaton (*February 15, 2012*).

The Honourable Senator Doyle replaced the Honourable Senator Cochrane (*February 6, 2012*).

The Honourable Senator Unger replaced the Honourable Senator Martin (*January 31, 2012*).

The Honourable Senator Eggleton, P.C., added (*January 30, 2012*).

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

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Eaton a remplacé l'honorable sénateur Maltais (*le 16 février 2012*).

L'honorable sénateur Maltais a remplacé l'honorable sénateur Eaton (*le 15 février 2012*).

L'honorable sénateur Doyle a remplacé l'honorable sénateur Cochrane (*le 6 février 2012*).

L'honorable sénateur Unger a remplacé l'honorable sénateur Martin (*le 31 janvier 2012*).

L'honorable sénateur Eggleton, C.P., ajouté (*le 30 janvier 2012*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Wednesday, February 1, 2012
(17)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met in camera this day at 6:47 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Eaton, Eggleton, P.C., MacDonald, Mercer, Unger, Verner, P.C., and Zimmer (9).

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.*)

Pursuant to rule 92(2)(e), the committee considered a draft agenda (future business).

At 7:16 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 15, 2012
(18)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

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

Other senator present: The Honourable Senator Manning (1).

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.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mercredi 1^{er} février 2012
(17)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 47, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (président).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Eaton, Eggleton, C.P., MacDonald, Mercer, Unger, Verner, C.P., et Zimmer (9).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 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^o 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 92(2)e du Règlement, le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 19 h 16, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 15 février 2012
(18)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la pièce 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (président).

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

Autre sénateur présent : L'honorable sénateur Manning (1).

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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.*)

APPEARING:

The Honourable Maxime Bernier, Minister of State, Small Business and Tourism.

WITNESSES:

Industry Canada:

Marie-Josée Thivierge, Assistant Deputy Minister, Small Business, Tourism and Marketplace Services.

Winnipeg Airports Authority:

Barry Rempel, President and CEO.

Mr. Rempel made an opening statement and answered questions.

At 7:32 p.m., the committee suspended.

At 7:34 p.m., the committee resumed.

The minister made an opening statement and, together with Ms. Thivierge, answered questions.

At 8:15 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Tuesday, February 28, 2012
(19)

[*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, Dawson, Doyle, Eaton, Eggleton, P.C., Greene, Mercer, Unger and Verner, P.C. (9).

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.*)

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.*)

COMPARAÎT :

L'honorable Maxime Bernier, ministre d'État, Petite entreprise et Tourisme.

TÉMOINS :

Industrie Canada :

Marie-Josée Thivierge, sous-ministre adjointe, Services axés sur le marché, le tourisme et la petite entreprise.

Winnipeg Airports Authority :

Barry Rempel, président et directeur général.

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

À 19 h 32, la séance est suspendue.

À 19 h 34, la séance reprend.

Le ministre fait une déclaration puis, avec Mme Thivierge, répond aux questions.

À 20 h 15, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mardi 28 février 2012
(19)

[*Traduction*]

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

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

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

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 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:**Calgary Airport Authority:*

Garth Atkinson, President and Chief Executive Officer.

Vancouver Airport Authority:

Larry Berg, President and Chief Executive Officer.

Mr. Atkinson and Mr. Berg each made opening statements and, together, answered questions.

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

*ATTEST:**TÉMOINS :**Calgary Airport Authority :*

Garth Atkinson, président et directeur général.

Vancouver Airport Authority :

Larry Berg, président et directeur général.

MM. Atkinson et Berg font chacun une déclaration puis, ensemble, répondent aux questions.

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

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 15, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to study emerging issues related to the Canadian airline industry.

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, the Senate Standing Committee on Transport and Communications will come to order.

[*English*]

This evening, we are continuing our study on the Canadian airline industry. Appearing before us is Barry Rempel, President and CEO of the Winnipeg Airports Authority.

I would like to remind the audience and members of the committee that in the second hour of the meeting, we will hear from the Honourable Maxime Bernier, Minister of State, Small Business and Tourism, who has been delayed because of votes in the house.

Mr. Rempel, you have the floor, and following your presentation, we will proceed with questions.

Barry Rempel, President and CEO, Winnipeg Airports Authority: Mr. Chair and honourable senators, I have to tell you I am honoured to have this opportunity to appear before you today.

Before I get into it, I would like to take a brief moment to thank some of those senators from Manitoba, in particular one former committee member, Senator Plett, for some invigorating discussion over the last couple of years on some of the work going on as we were going through some of our new terminal construction.

I very much appreciate the opportunity to share some thoughts on what is, for me, certainly, and obviously for you, a most critical matter facing our collective future. For Canada to grow, for us to create the greatest possible opportunity for the next generation to succeed, we need to get the results of your efforts and we need to get them done right. I know that, in a sense, that is preaching to the converted somewhat, but a prosperous nation requires connectivity both with each other and, as we are not an island, with the global community. For Canada, a former leader in this, it has always been thus.

How we best achieve this is really at the heart of your deliberations. Where we focus is where we will end up. If we focus on what everyone says is wrong, we will miss what might be. It is always easy, but the urge to fix what the last person says is broken

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 15 février 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans le cadre de son étude sur les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Français*]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[*Traduction*]

Ce soir, nous poursuivons notre étude du secteur canadien du transport aérien. Nous avons avec nous M. Barry Rempel, président et directeur général de l'Administration aéroportuaire de Winnipeg

J'aimerais rappeler à nos auditeurs ainsi qu'aux membres du comité qu'au cours de la deuxième heure de réunion, nous entendrons l'honorable Maxime Bernier, ministre d'État, Petite entreprise et Tourisme, qui a été retardé en raison d'un vote en Chambre.

Monsieur Rempel, vous avez la parole, et après votre témoignage, nous passerons aux questions.

Barry Rempel, président et directeur général, Winnipeg Airports Authority : Monsieur le président et honorables sénateurs, je suis honoré d'avoir cette occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

Tout d'abord, avant d'entrer dans le vif du sujet, j'aimerais prendre quelques instants pour remercier certains sénateurs du Manitoba, et plus particulièrement l'ancien membre du comité, le sénateur Plett, pour ses intéressantes discussions pendant les dernières années, concernant la construction de notre nouveau terminal.

Je suis très heureux d'avoir la chance de pouvoir partager certaines réflexions sur ce qui est, certainement pour moi, et de toute évidence pour vous, une question essentielle pour notre avenir. Afin que le Canada prospère, afin que nous réussissions à créer des occasions de réussite pour la génération qui nous suivra, nous devons obtenir des résultats concrets de vos efforts ici. Je suis conscient que je suis peut-être en train de prêcher à des convertis, mais une nation qui prospère demande qu'il y ait des liens entre nous et, puisque nous ne sommes pas une île, avec le reste du monde. Pour le Canada, un ancien chef de file en la matière, il en a toujours été ainsi.

La meilleure façon pour nous d'y arriver est en fait au cœur de votre réflexion. Là où nous nous concentrons, est là où nous nous rendrons. Si l'attention est centrée sur ce que, d'après tout le monde, n'est pas bon, nous passerons à côté de ce qui pourrait

will not elevate us to the understanding of the needs of the people that we serve and how we can create the environment that best achieves our collective goal.

Perhaps you will indulge me a moment to explain where my thoughts are coming from, although I would prefer not to spend any time talking about myself. It is important that you understand where I am coming from and the potential biases you may be hearing in what I am saying.

Within our industry, there have been few to see the industry from so many vantage points. In fact, I often think, as it relates to airports and airlines, I am living an old Joni Mitchell song — I will not sing it for you, by the way. The lyrics go along the lines of “I’ve looked at life from both sides now, from win and lose and still somehow, it’s life’s illusions I recall.”

Back to my perspective, it is somewhat unique, and I feel that I have been truly blessed in my career. As you heard, I am the president and CEO of the Winnipeg Airports Authority. We are the eighth largest airport in Canada when measured, as most airports do, by passengers boarded. However, we are considerably larger than that when you look at our overall business. The model we follow includes the development of revenue diversification options and a focus on what is not well understood by many, and that is our inland port and, specifically, cargo development. Today, we have the third largest airport in Canada in terms of cargo movement and the first largest when measured in terms of frequency of dedicated freighter air craft.

In this process, and having been CEO for 10 years, I have often been asked how I got here. I have had the good fortune to be involved in this industry for 38 years, and 27 of those were on the air carrier side of the industry. I had the fortune to start in a very small company in maintenance, with a small, growing and profitable carrier in a regulated environment. I lived through being a marketing director at that company into what many thought would be the end of our industry as we deregulated the airline industry, to being the senior executive for a company called Canadian North. We operated 10 dedicated freighter aircraft or passenger combination aircraft into the High Arctic. As well I have been the senior executive of a global cargo operator and ending up as vice-president for Canada’s largest carrier and, now, coming back to where I started my comment, of being the CEO in Winnipeg.

I would like to go back to that song for a moment. I like the words of that song for another reason, and that is because it fits so well with our industry. The song gives voice to a generation and industry that grew up with incredible change. We continue to live that change. It incorporates the voice of cynicism, the voice of tiredness, but, more importantly, it also incorporates the voice of hope, the struggle to reclaim a lost wonder. It is at once the voice of our defeat and the voice of our renewal.

l'être. C'est toujours la voie facile, mais la volonté de réparer ce que la dernière personne n'a pas réussi n'aidera pas à comprendre quels sont les besoins des gens que nous servons, ni à savoir comment créer un environnement propice à l'atteinte de cet objectif.

Permettez-moi de prendre un moment pour vous expliquer d'où proviennent mes réflexions. Je préférerais ne pas prendre de temps pour parler de moi, mais lorsque les gens s'adressent à vous, il est important que vous connaissiez en partie cet historique pour savoir comment les préjugés que j'entretiens pourraient influencer ce que vous entendez.

Depuis un certain temps, il y a très peu à voir au sein de notre industrie. En fait, pour ce qui est des aéroports et des compagnies aériennes, j'ai parfois l'impression de me retrouver dans une vieille chanson de Joni Mitchell — d'ailleurs, je ne vous la chanterai pas. Certains d'entre vous se souviennent peut-être du sujet de la chanson : « J'ai vu la vie des deux côtés, ses jours de gloire, de vérité, et c'est bien triste de penser, que je n'ai rien appris, du tout. »

Mais retournons à ma vision quelque peu unique des choses, et je pense que j'ai été très chanceux dans ma carrière. Comme vous le savez, je suis le PDG de l'administration aéroportuaire de Winnipeg. Nous sommes le huitième aéroport en importance au pays par rapport au nombre de passagers embarqués, mais considérablement plus important lorsque l'on prend l'ensemble de nos activités. Nous suivons un modèle qui comprend l'élaboration de choix de diversification des revenus et une concentration, mal comprise dans beaucoup de secteurs, sur le développement de notre port intérieur et du fret. Aujourd'hui, nous sommes également le troisième plus grand aéroport au Canada quant au mouvement du fret et le premier quant à la fréquence des mouvements d'avion de fret spécialisé.

On me demande souvent comment je me suis rendu où je suis aujourd'hui, à mon poste de PDG depuis 10 ans. Bien, j'ai eu la chance de passer quelque 38 années en aviation, dont 27 du côté des transporteurs aériens, en commençant par la maintenance dans une petite entreprise profitable en croissance qui évoluait dans un environnement réglementé. J'ai été directeur du marketing pendant une période où certains parlaient de la fin de l'industrie à l'air de la déréglementation, puis cadre supérieur responsable de Canadian North, qui exploitait 10 avions de transport de fret ou de fret et de passagers dans l'Extrême Arctique. En outre, j'ai été cadre supérieur d'un transporteur mondial de fret aérien, et je me suis retrouvé ensuite vice-président du plus important transporteur au Canada. J'en suis maintenant où j'ai commencé mes observations, c'est-à-dire au poste de PDG à Winnipeg.

J'aimerais faire un retour sur cette chanson pour un instant. J'aime les paroles pour une autre raison, parce qu'elles représentent bien notre industrie. La chanson donne une voix à une génération et à une industrie qui ont grandi dans une période aux prises avec d'incroyables changements. Nous continuons de vivre ces changements. Elle rassemble la voix du cynisme et la voix de la fatigue, mais également la voix de l'espoir, de la lutte de l'esprit qui veut reconquérir l'émerveillement perdu. C'est à la fois la voix de notre défaite et la voix de notre renouveau.

To help us all understand the opportunity for renewal, we need, I believe, to start with understanding what air transportation really is. With that clear understanding, I will come back later to what the industry is not.

At its core, aviation is but a part of a supply chain of service delivery to a customer. It is an enabler, and it is about meeting a greater need. In listening to the many voices that you have listened to over the last period of time, each comes to you with a solution. It is a question of perspective and understanding the players' roles and the impact of each perspective.

Our industry has an incredibly interesting history. The development of this industry, more than most, is tied directly to government. Globally, aviation and aviation policy during my time in this industry have historically been treated as what I call a "tool of the empire." In more cases than not, the airlines themselves have been the tools of their governments and protected by them. In Canada, that goes back to the formation and the history of direct ownership by the government in virtually the entire transportation supply chain.

I mentioned the legacy. Today's regulatory framework and the impact of that former ownership continue with unintended legacies of viewing airlines as somehow unique and requiring protection.

I have had the opportunity to read some of the previous testimony directed at this committee, and I have been amazed at how you have been able to keep track of the many numbers thrown at you by the various corporations and individuals regarding their contribution to the economy, and by what I will refer to as a narrow perspective of individual players in that supply chain.

As to the first matter, I will not re-till that ground but note only that whatever numbers you choose to believe in terms of economic impact, the reality remains that aviation plays a critical role in Canadian society and our future success. Its role in connecting and enabling goes well beyond any GDP or employment calculation you can come up with.

On the second issue, it should not come as a surprise to anyone on this committee that there is a supply chain tension and occasional conflict. For the interests of the consumer to be held paramount, a certain level of tension is required. It is important to remember in this, however, whom we serve.

No one waking up on a cold Canadian winter morning says, "I want to be in seat 13E on a particular carrier." Similarly, they do not wake up and say, "I want to be in the security line at Winnipeg airport." They do say they want to be somewhere. Right now in Winnipeg, the popular place is Cancun, by the way.

Afin de nous aider à comprendre ce qu'est l'occasion pour le renouveau, je crois que nous devons commencer par une bonne compréhension de ce qu'est réellement le transport aérien. Avec une vision claire, nous pourrions revenir à ce que l'industrie n'est pas aujourd'hui.

Foncièrement, l'aviation est tout sauf une simple partie de la chaîne d'approvisionnement de la prestation de services au client. Elle joue un rôle de facilitateur et elle a la responsabilité de répondre à des besoins très importants. Vous avez entendu de nombreux témoignages récemment et chaque témoin propose une solution. C'est une question de perspective, de compréhension des rôles des intervenants et de l'effet qu'a chaque perspective.

L'histoire de notre industrie est très intéressante. Le développement de cette industrie est étroitement lié au gouvernement, plus que la plupart des autres. Mondialement, l'aviation et l'élaboration de ses politiques ont été traitées comme ce que j'appelle un « outil de l'empire ». Et pour la majeure partie, les transporteurs eux-mêmes ont été les outils des gouvernements et ont été protégés par ceux-ci. Au Canada, c'est le cas depuis sa formation et l'histoire de la propriété directe dans pratiquement toute la chaîne d'approvisionnement du transport.

J'ai parlé de l'héritage. Le cadre de réglementation présent aujourd'hui et les conséquences de cette ancienne propriété continuent avec les héritages involontaires de présenter les transporteurs comme étant uniques et comme ayant besoin de protection.

J'ai eu l'occasion de lire certains des témoignages précédents présentés au comité, et j'ai été étonné par la quantité de chiffres qui vous ont été lancés quant à la contribution de divers intervenants et sociétés à l'économie. Je me demande comment vous pouvez garder un suivi de tous ces chiffres et de l'étroite perspective des joueurs individuels dans la chaîne d'approvisionnement.

Pour ce qui est du premier point, je veux simplement dire que peu importe le chiffre que vous choisissiez de croire, la réalité demeure que l'aviation joue un rôle essentiel dans la société canadienne et pour nos succès futurs. Son rôle de relier et de faciliter va beaucoup plus loin que les chiffres liés au PIB ou à l'emploi.

Pour le deuxième point, personne au comité ne devrait être surpris de l'existence de tensions au sein de la chaîne d'approvisionnement, ou d'occasionnels conflits. Pour que l'intérêt du consommateur demeure une priorité, il doit y avoir une certaine tension. Il est important de se rappeler qui nous servons.

Personne ne se réveille un matin d'hiver glacial et se dit : « Je voudrais bien avoir le siège 13E sur tel transporteur », tout comme personne ne se réveille en se disant : « Je voudrais bien être dans la file d'attente à la sécurité de l'aéroport de Winnipeg ». Ils se disent plutôt qu'ils voudraient être ailleurs. En passant, en ce moment à Winnipeg, la destination tendance, c'est Cancun.

The same, however, can be said about any business person, and, I will add, the same can be said about any package or any product that needs to be moved.

The history of the aviation supply chain informs us of the differing needs of the partners, and it serves to remind us that many groups are required to ensure an effective supply chain. Let me be clear that supply chain tensions are good, at least in my opinion. They involve various partners. They evolve as these partners work together and even compete to meet the consumer demand. We similarly need to be clear that no single member of the supply chain owns the customer. Competition and choice provide the customer the power to require change.

Carriers' short-term objectives are driven by stock market valuation and ownership correctly imposing accountability and a requirement to show what they have done. With highly mobile assets and thin margins, they are able to adjust overnight where they serve.

Airports, on the other hand, are required to make decisions that are 40 years in nature. If something is not working, I can tell you I cannot simply move the asset to another place. Getting it wrong has severe consequences that are not as easily remedied.

Canada has chosen a unique model for this. The model has perhaps hamstrung airports in terms of global competitiveness, but it has absolutely accomplished the desires of the government of the day to find a way to provide critical infrastructure at a time when government did not have the wherewithal to invest themselves.

In the testimony you have heard to date, there have been numerous referrals to airports as monopolies. Looking at it simplistically and if you consider a particular city, perhaps an argument can be made.

However, within the industry, nothing is further from the truth. The airport sector itself is highly competitive. Competition is for access to a carrier's resources in a way that enables our communities and companies to grow. Airports today are the remaining local community advocate, and the competition is with every other airport and its host community.

I might also add that no existing hub has the right to have some sort of regulation or legislation that puts its right to exist into policy, either. Were that the case, Winnipeg today would be the largest airport hub in the country, followed by Gander. I might add the same applies to every carrier and the suggested right for an individual carrier to exist.

What is the government's role in enabling our country's development? That is the question that you are looking to find.

La même chose peut être dite des hommes d'affaires ou des colis ou produits qui doivent être expédiés.

L'histoire de la chaîne d'approvisionnement en aviation nous informe des différents besoins des partenaires. Elle est là pour nous montrer qu'un grand nombre de groupes sont nécessaires pour garantir une chaîne d'approvisionnement efficace. Il est évident, du moins selon moi, que les tensions de la chaîne d'approvisionnement sont bonnes puisqu'elles concernent différents partenaires et qu'elles évoluent à mesure que ceux-ci travaillent ensemble ou même se font concurrence pour satisfaire les demandes des clients. Il doit être clair qu'aucun membre de la chaîne d'approvisionnement ne possède le client à lui seul. La concurrence et le choix donnent aux clients le pouvoir d'exiger des changements.

Les objectifs à court terme des transporteurs aériens sont menés par l'évaluation boursière et l'imposition adéquate de mesures de reddition de comptes, de même que par la nécessité de démontrer ce qui a été fait. Avec des actifs très mobiles et très peu de marge, les transporteurs peuvent s'adapter rapidement dans les marchés qu'ils desservent.

De leur côté, les aéroports doivent prendre des décisions qui auront des effets pendant 40 ans. Si quelque chose ne fonctionne pas, je peux vous dire qu'il n'est pas possible de tout simplement déplacer l'actif. Se tromper a de graves conséquences auxquelles on ne peut remédier facilement.

Le Canada a choisi un modèle unique. Ce modèle a peut-être paralysé les aéroports relativement à la concurrence mondiale, mais il a tout à fait comblé le désir du gouvernement de l'instant de trouver une façon de fournir une infrastructure essentielle à un moment où le gouvernement n'avait pas les ressources nécessaires pour investir.

Jusqu'à présent, vous avez entendu de nombreuses fois dire que les aéroports ont des monopoles. Si on simplifie et que l'on ne s'intéresse qu'à une ville en particulier, cela tiendrait peut-être la route.

Cependant, dans notre industrie, rien n'est plus faux. Le secteur aéroportuaire est très compétitif. La concurrence est présente pour l'accès aux ressources d'un transporteur qui facilite la croissance des collectivités et des entreprises. Les aéroports sont aujourd'hui ceux qui demeurent pour favoriser les collectivités locales, et la concurrence vient de tous les autres aéroports et de leur collectivité hôte.

J'aimerais aussi ajouter qu'aucun aéroport pivot n'est visé par des règlements ou lois statuant son droit d'exister. Si c'était le cas, Winnipeg serait le plus important aéroport pivot au pays, suivi de Gander. Je dirais même que cela s'applique également à tous les transporteurs, en ce qui concerne ce présumé droit pour un transporteur d'exister.

Alors, quel rôle le gouvernement doit-il jouer pour permettre le développement de notre pays? Voilà la question qui vous intéresse.

In earlier remarks, I noted we should understand what aviation is not. You will note in my comments I have constantly referred to the industry as aviation. That is because the supply chain required to meet the customer and community aspirations is not fulfilled by any one sector. Viewed from the customer perspective, there is no airline industry. In fact, there is no airport industry. That is the first critical “not” in enabling an exciting future.

I would argue this committee will do Canada a great service by focusing on how to encourage the opportunity for Canadians to connect with each other and globally. To focus on the relationship between supply chain partners is like trying to ride a motorcycle by focusing on the holes in the road. Opening the skies, allowing carriers to have access to greater capital available in global markets and providing a globally competitive environment in which business can operate while ensuring policies or regulation are consumer-focused is required.

That leads me to the final “not.” The aviation industry is not a sin. It is not something that should be taxed or effectively regulated out of relevance in a globally competitive environment. It is a key enabler of strong communities and a strong country. It is not, as some have turned the phrase, a cash cow.

It must be treated in at least the same manner as other modes. Here I am not simply referring to taxation, some of the things you have heard already. There are many examples of those, security taxes, fuel taxes and airport revenue taxes. I am also referring to the hidden costs of government through requirements for airports to provide federal infrastructure at no cost to the Crown while those same services are provided free of charge to other modes.

I would like to come back to the positives of how we can together build our country by leveraging the existing assets and the willingness of others to invest in that future.

Safety and security are table stakes; reasonable regulation that assures those is fundamental. Please free members of the aviation supply chain to be diligent in meeting our customers' expectations. Some will win, some will fail, but the customer will eventually help in making that decision. In the process, jobs will be created, our communities will grow and once again Canada will be a leader.

Thank you for the opportunity to make those remarks. I know you have some questions, no doubt, and I am open to that.

The Chair: If I may, before going to questions I would like to introduce to you the members of the committee.

Senator Doyle is a new member of our committee; he is from Newfoundland and Labrador.

J'ai dit plus tôt que nous devrions également comprendre ce que l'aviation n'est pas. Vous aurez remarqué que je fais toujours référence à l'industrie de l'aviation. C'est tout simplement parce que la chaîne d'approvisionnement nécessaire pour répondre aux besoins des clients et aux aspirations des collectivités n'est pas l'œuvre d'un seul secteur. Du point de vue du client, il n'y a pas d'industrie du transport aérien. En fait, il n'y a pas non plus d'industrie aéroportuaire. C'est la première négation importante qui permet l'existence d'un avenir excitant.

Je vous dirais que le présent comité pourrait rendre un grand service au Canada en se concentrant sur la meilleure façon d'encourager les Canadiens à mieux communiquer les uns avec les autres, ainsi qu'avec le reste du monde. Se concentrer sur les relations des partenaires de la chaîne d'approvisionnement, c'est un peu comme faire de la moto en se concentrant sur les nids de poule. Ouvrir les espaces aériens, permettre aux transporteurs d'avoir accès au capital disponible sur les marchés internationaux et fournir un environnement compétitif à l'échelle mondiale au sein duquel les commerces canadiens peuvent fonctionner en s'assurant que les politiques et les règlements sont axés sur les clients, voilà ce dont nous avons besoin.

J'en arrive maintenant au dernier « n'est pas ». L'industrie de l'aviation n'est pas un « péché » qui doit être taxé ou réglementé par simple intérêt dans un environnement de concurrence mondiale. C'est une industrie clé qui peut faciliter le développement de collectivités fortes et d'un pays fort. Ce n'est pas, comme certains le disent, une vache à lait.

L'industrie doit être traitée de la même façon que les autres moyens de transport. Je ne fais pas uniquement allusion aux taxes, même s'il y a de nombreux exemples comme la taxe de sécurité, la taxe sur les carburants et les frais d'aéroport, mais je parle aussi des coûts cachés du gouvernement par l'entremise des exigences envers les aéroports de fournir des infrastructures fédérales dans nos établissements sans frais, alors que ces mêmes services sont fournis à d'autres modes de transport sans frais supplémentaires.

Mais laissez-moi revenir aux côtés positifs de travailler ensemble afin de construire notre pays en utilisant les atouts existants et la volonté des autres d'investir dans l'avenir.

La sécurité et la protection sont primordiales; il est fondamental qu'on ait des règlements qui les garantissent. Laissez les membres de la chaîne d'approvisionnement de l'aviation s'occuper de répondre aux attentes de leurs clients; certains gagneront et d'autres perdront, mais le client aidera éventuellement dans cette décision, et des emplois seront créés dans le processus et nos collectivités s'épanouiront. Le Canada sera à nouveau un chef de file.

Merci de m'avoir alloué ce temps. Je serais heureux de répondre à vos questions.

Le président : Si vous me le permettez, avant de passer aux questions, j'aimerais présenter les membres du comité.

Le sénateur Doyle siège depuis peu au comité; il vient de Terre-Neuve-et-Labrador.

[Translation]

Senator Verner, who hails from beautiful Quebec City; Senator Maltais, who comes from eastern Quebec.

[English]

We have Senator Manning from Newfoundland and Labrador; Senator Eggleton from Toronto; Senator Mercer is from Nova Scotia; Senator Merchant from your neighbouring province of Saskatchewan; and finally, from Winnipeg, Senator Zimmer, who will be asking the first question.

My deputy chair is here, Senator Greene, from Nova Scotia. He does these entrances.

Senator Zimmer: Mr. Rempel, nice to see you again. I must take this opportunity to congratulate you on a wonderful, beautiful, needed airport in Winnipeg. You have really outdone yourselves, and we are proud of that.

Mr. Rempel: Thank you.

Senator Zimmer: It has been said that many people flying internationally are crossing the border to fly because of the lower costs of flights at United States airports. Do you feel this has an impact on traffic for the Winnipeg Airports Authority?

Mr. Rempel: Unquestionably it is having an impact.

I am amazed by the number of people at every event that I go to these days who apologize for having visited and used our neighbouring U.S. airports. I cannot say that I blame them, but I do not necessarily appreciate it. I wish that we could have them all here.

In Manitoba, for example, just shy of about 180,000 people last year used Grand Forks airport. To put that into perspective, these are people purely within our catchment basin that would, in the normal course, have used Richardson International Airport.

It is simple math to take 180,000 people and say there are 180 people to a flight. More typically, in Winnipeg's case, we average about 80 people per flight on those flights. You can divide that out to quickly understand that you are looking at in the neighbourhood of 2000 flights. Of those 2000 flights, each weekly flight in our community creates an additional 40 jobs.

It certainly has an impact. It is not something I view, at the moment, as critical to our success or failure, but it is something that, unless we address that particular issue, will be of considerably greater impact if we were having this consultation a year from now.

Senator Zimmer: In your opinion, what impact do airport rents and the fees have on the competitiveness and profitability of the Canadian airline industry?

[Français]

Le sénateur Verner, qui vient de la belle ville de Québec; le sénateur Maltais, qui vient de l'Est du Québec.

[Traduction]

Nous avons le sénateur Manning de, Terre-Neuve-et-Labrador; le sénateur Eggleton, de Toronto; le sénateur Mercer, de la Nouvelle-Écosse; le sénateur Merchant, de la Saskatchewan, votre coin de pays; et finalement, de Winnipeg, le sénateur Zimmer, qui va poser la première question.

Voici le vice-président, le sénateur Greene, de la Nouvelle-Écosse. Il aime se faire remarquer.

Le sénateur Zimmer : Monsieur Rempel, je suis ravi de vous revoir. Je profite de l'occasion pour vous féliciter du merveilleux aéroport que vous avez maintenant à Winnipeg. Vous en aviez vraiment besoin. Vous vous êtes surpassé et nous sommes fiers de vous.

M. Rempel : Merci.

Le sénateur Zimmer : On dit qu'il y a beaucoup de Canadiens qui préfèrent prendre l'avion aux États-Unis pour aller à l'étranger parce que ça coûte moins cher. Pensez-vous que ce phénomène a un impact sur le trafic aérien à Winnipeg?

M. Rempel : Sans aucun doute.

D'ailleurs, je suis abasourdi par le nombre de personnes qui me disent ces jours-ci qu'ils sont passés par des aéroports américains. Je les comprends, même si ça ne me fait pas plaisir. J'aimerais que ces passagers prennent l'avion au Canada.

Au Manitoba, par exemple, près de 180 000 personnes sont passées par l'aéroport Grand Forks. Pour vous faire comprendre ce que cela signifie, sachez qu'il s'agit de gens de notre zone de rayonnement qui, normalement auraient dû passer par l'aéroport international Richardson.

Pas besoin de faire un calcul compliqué pour dire qu'il y a 180 000 personnes, et 180 personnes par vol. Plus généralement, dans le cas de Winnipeg, notre moyenne est de 80 passagers par vol pour ces vols. En faisant un bref calcul, cela représente environ 2 000 vols. Sur ces 2 000 vols, chaque vol hebdomadaire dans notre collectivité crée 40 emplois supplémentaires.

Cela a certainement des répercussions. Ce n'est pas quelque chose que je vois, du moins pour le moment, comme un facteur essentiel de réussite ou d'échec, mais c'est quelque chose qui, si nous ne nous penchons pas sur cette question précise, aura des répercussions considérablement plus importantes si nous effectuons cette consultation dans un an.

Le sénateur Zimmer : Selon vous, quelles sont les répercussions des loyers que doivent payer les aéroports ainsi que des frais qu'ils doivent assumer sur la compétitivité et la rentabilité du secteur canadien du transport aérien?

I know that years ago, when you went to an airport, Transport Canada had somebody sitting there collecting \$10. When they started to get heat, unfortunately they put them on the airlines, so they had to collect it. What impact do you think that has on the airline industry?

Mr. Rempel: Fees and charges are an important part of the industry. Canada chose a model of a user-pay process. I think the process behind that is actually a positive thing. I think airports on the sort of provision of infrastructure, which was what was required at that particular time, have done a tremendous job.

In fact, the World Economic Forum says Canada has the best aviation infrastructure in the world. This is cyclical, however. The investments are typically made at airports in 40-year cycles. All airports were last invested in Canada in the 1960s prior to the airport authorities coming into play. Guess what, in the 2000s suddenly we need new infrastructure, and we have it.

The process that is making Canada uncompetitive is in a couple of areas. One, I believe, is that the structure we have has non-share capital corporations running the airports. This means that today, tomorrow and future users have to pay for the infrastructure as opposed to an investor that seeks a return. That is certainly one area.

The other area is a little more diabolical, and that goes to my comment about Canada using the industry today as a cash cow. I have had former members of Transport Canada, some of them now retired, say to me that only rich people fly, therefore we can do this. That is not the case. Aviation is critical to our success, and it is not just for rich people.

Senator Zimmer: I am not sure what flight you are on tomorrow, but I am flying in at 6:30 so I get to see that beautiful airport again. It was great to see you again. Thank you.

Senator Eggleton: I want to follow up on Senator Zimmer's question. You talked about Grand Forks and all the people going over there, the loss of jobs and everything. It is happening all over the country where we are near the U.S. border. In Toronto, or around the Niagara region, people are shuffling off to Buffalo to get flights at ridiculously low prices compared to what they would pay here.

What is the solution to this, or what are some possible solutions to this?

Mr. Rempel: I do not believe, Senator Eggleton, that there is one problem causing this. I think there are a number of issues.

Je sais qu'il y a quelques années, lorsqu'on allait à un aéroport, Transports Canada chargeait un employé de recueillir 10 \$. Par la suite, lorsque les choses se sont corsées, ils ont malheureusement forcé les compagnies aériennes à recueillir ce montant. Quelles répercussions cela a-t-il eu, selon vous, sur le secteur du transport aérien?

M. Rempel : Les frais constituent un élément important dans ce secteur. Le Canada a choisi de mettre en place un modèle fondé sur le principe d'utilisateur-payeur. Je pense que l'idée derrière tout cela est une bonne chose. Je pense que les aéroports, pour ce qui est de la mise en place d'infrastructure, ce qui était nécessaire à ce moment-là, ont fait un excellent travail.

En fait, selon le Forum économique mondial, le Canada a la meilleure infrastructure aérienne du monde. Cependant, c'est cyclique. Généralement, on investit dans les aéroports selon les cycles de 40 ans. La dernière fois que l'on a investi dans les aéroports du Canada, c'était dans les années 1960, avant que des administrations aéroportuaires n'entrent en jeu. Et devinez quoi, dans les années 2000, nous avons soudainement besoin d'infrastructure, et nous les obtenons.

Le processus qui nuit à la compétitivité du Canada peut s'observer dans un certain nombre de domaines. L'un d'entre eux, je pense, c'est que la structure qui est en place veut que ce soit des sociétés sans capital-actions qui gèrent les aéroports. Cela signifie qu'aujourd'hui, demain et plus tard, les usagers devront payer pour assumer le coût des infrastructures, plutôt que de voir ces dernières faire l'objet d'un investissement destiné à réaliser des bénéfices. C'est certainement un de ces domaines.

Pour ce qui est de l'autre domaine, c'est un peu plus sournois, et cela rejoint mon observation selon laquelle le Canada se sert du secteur comme d'une vache à lait. J'ai déjà entendu d'anciens membres de Transports Canada, dont certains sont maintenant à la retraite, me dire que seuls des riches prenaient l'avion, et qu'ils pouvaient donc se permettre ce genre de pratique. Cela n'est pas le cas. Le transport aérien est un élément essentiel de notre réussite et il ne s'adresse pas qu'aux riches.

Le sénateur Zimmer : Je ne sais pas à quelle heure vous prenez l'avion demain, mais je pars à 6 h30, ce qui me donnera la possibilité de voir de nouveau ce magnifique aéroport. C'était très agréable de vous revoir. Merci.

Le sénateur Eggleton : J'aimerais faire suite à la question du sénateur Zimmer. Vous nous avez parlé de Grand Forks et de tous les gens qui s'y rendent, de la perte d'emplois et de tout le reste. Ce phénomène s'observe partout au pays lorsque l'on est proche de la frontière américaine. À Toronto, ou dans les alentours de la région de Niagara, les gens se déplacent vers Buffalo pour obtenir des vols à prix beaucoup plus bas qu'au Canada.

Quelle est la solution à cela, ou quelles seraient des solutions possibles?

M. Rempel : Je ne crois pas, sénateur Eggleton, qu'un seul problème soit à l'origine de tout cela. Je pense qu'il y en a plusieurs.

You look around Canada today, and I would argue that we actually do not have a low-cost carrier in the country. Why is that? We have them in Europe and all over the United States. It is because, in those jurisdictions, I believe we have opened the regulatory environment and the environment for investment. In Europe you can be an Italian carrier owned by the British; it does not matter. That has opened up access to capital and has opened up, along with the regulatory environment, options for any carrier, and any community to seek a carrier to serve them. It has really enhanced competition in those markets, something that we are not seeing to the same extent in Canada. We have just simply followed a different model.

I think many people are suggesting we should be looking towards the Australian model to see what that would have accomplished in our country. I am not as familiar with that model as I would like to be, but I understand that the communities are getting far better services today than what they were previously, although the ownership may not necessarily be an Australian company.

Senator Eggleton: Is volume not also a problem? We have a sparse population in this country, and in the United States they have the volumes that create the competition that keeps the prices down.

Mr. Rempel: Certainly, when compared to the United States, that is absolutely true. The United States has also chosen a different model, which is why I believe they have more success on the airport side. In the United States the government funds airports primarily, various levels of government, whether it is the navigation system, it depends what it is. They have chosen a different model. In many respects it appears to me they view the entire aviation supply chain as being critical infrastructure that requires that sort of investment for the country to be competitive.

We have chosen a user-based model. That is why I really look more to the Australian model as an example. They have sparse populations and huge distances, similar to us. They even have small towns very much based on mining and those sorts of things and very similar to ours. That is probably a better model for us to take a look at.

Senator Greene: I am interested in the area of airport rents, ground rents in particular. Some of the research we have been doing indicates that ground rents are a percentage of revenues, such that there is a null levy virtually on the first \$5 million of gross revenue, 1 per cent on the next 5 million, 5 per cent on the next \$15 million, all the way up to 12 per cent on any amount over \$250 million. I wonder if you could comment on that. That does not sound like a rent; it sounds more like a commission. Could you explain to me whether that scale is unique to Winnipeg, or if all airports face that or something similar? How did that come about, and what is the impact of that kind of scale on your operating plans?

Si l'on regarde ce qui se passe au pays aujourd'hui, je dirais que nous n'avons pas de transporteur à faible coût au Canada. Pourquoi? Il y en a pourtant en Europe et partout aux États-Unis. La raison de cela, c'est que dans ces pays, je pense qu'on a ouvert l'environnement réglementaire afin de créer un environnement propice à l'investissement. En Europe, on peut être un transporteur italien et appartenir aux Britanniques; cela n'a pas d'importance. Cela a facilité l'accès au capital, créant ainsi un environnement réglementaire qui offre différents choix au transporteur, et qui donne aux collectivités la possibilité de chercher un transporteur pour les desservir. Cela a vraiment favorisé la concurrence sur ces marchés, ce que l'on ne voit pas dans la même mesure au Canada. Nous avons tout simplement suivi un modèle différent.

Je pense que de nombreuses personnes veulent que nous étudions le modèle australien pour voir comment il aurait fonctionné dans notre pays. Je ne connais pas ce modèle aussi bien que je le voudrais, mais je crois comprendre que les collectivités reçoivent des services bien meilleurs qu'auparavant, même si ceux-ci ne sont pas nécessairement entre les mains d'une compagnie australienne.

Le sénateur Eggleton : La taille de la population n'est-elle pas problématique? Le Canada a une faible densité de population, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis, d'où la concurrence qui permet d'avoir de faibles prix chez nos voisins du Sud.

M. Rempel : Oui, si on se compare aux États-Unis, c'est tout à fait vrai. Aussi, les États-Unis ont choisi un modèle différent, ce qui explique que leur système fonctionne mieux pour les aéroports. Aux États-Unis, les divers ordres de gouvernement financent principalement les aéroports, qu'il s'agisse du système de navigation ou autre. Les Américains ont choisi un modèle différent. À plusieurs égards, ils considèrent toute la chaîne d'approvisionnement d'aviation comme étant une infrastructure essentielle qui nécessite ce genre d'investissement pour que le pays soit concurrentiel.

Nous avons choisi un modèle axé sur l'utilisateur. C'est la raison pour laquelle je préfère prendre l'exemple du modèle australien. Ce pays est vaste et a une faible densité de population un peu comme le Canada. L'Australie compte même de petits villages qui dépendent fortement du secteur minier et d'autres éléments de cette nature, et c'est probablement de ce modèle qu'il faut s'inspirer.

Le sénateur Greene : J'aimerais que nous parlions des loyers aéroportuaires et surtout des loyers fonciers. Nos recherches indiquent que les loyers fonciers représentent un pourcentage des recettes : ainsi, pratiquement aucun droit n'est perçu pour la première tranche de 5 millions de dollars en recettes nettes; 1 p. 100 est perçu sur la deuxième tranche de 5 millions de dollars; 5 p. 100 sur la tranche de 15 millions de dollars qui s'ajoute, pour atteindre 12 p. 100 sur tout montant s'élevant à plus de 250 millions de dollars. Pouvez-vous commenter ce système? Cela ne ressemble pas à un loyer, mais plutôt à une commission. Pouvez-vous me dire si cette échelle d'imposition n'existe qu'à Winnipeg ou si les autres aéroports ont un système de la sorte ou similaire? Comment ce système a-t-il été créé et quelles sont ses répercussions sur la planification de vos activités?

Mr. Rempel: That is a very good question. I had never heard it referred to as a commission, but that is very close to what it is. There are a number of things that I find problematic with the rent structure we have today. First, it does treat every airport as absolutely equal. The state of the various facilities and the value of the facilities that were turned over to airport authorities were incredibly different by airport. In one sense, I do not see that as a particularly fair way of doing things.

I will come back to your comment on commission because that is insightful. The issue with rent today is that it is indeed on all revenue that the airport authorities bring in. Just think about this for a moment: Because we are non-share capital corporations, we have no equity partners that would invest in whatever facility and just take a return. The return today all goes to the banks because it is debt.

When you have debt in that way and no other option, you actually, because of the rent formula, have to take more debt than what it would actually cost you to build. In our case, you have to pay the extra 8 per cent because everything is deemed revenue.

My personal view is that we should be paying rent on the assets that were transferred and the value thereof, at most, because that would be, I think, the basis of taxpayers' expectations. Instead, it has become a revenue generator on the basis of whatever revenue we can find. The more our debt, the more we have to bring in in revenue and the greater our rent.

It gets even deeper, and it is kind of a complicated formula, as you have alluded to. In the case of the Winnipeg Airports Authority, the carriers pay about 83 per cent of what it costs us to provide just the runways and those sorts of things. We have to maintain that because we have a policy to ensure that our rates and charges do not get out of line with those of other airports. That is a good policy. It is a competitiveness issue for us because we want our community to be treated as equals with others.

That means, however, that we have to find other ways of making money — a dividend or some other way — to make up for what is not paid for in our rates and charges. We have been very successful in Winnipeg at doing that. However, because we invest in these other companies — we have a couple of them and they are fully taxable corporations — when their revenue gets consolidated into the corporation's revenue, after they have already paid tax, we have to pay an additional 8 per cent because of the rent formula. These are things that just ought not to be in the way our return to government for a transferred asset is structured.

Senator Mercer: Thank you for being here, Mr. Rempel. Talking about the Australia model, they have a sparse population and huge landmass, but they also do not live next door to a country with 10 times the population. I am not sure that the comparison works as well.

M. Rempel : C'est une excellente question. Je n'ai jamais entendu quiconque comparer le système à une commission, mais c'est à peu près ce que c'est. Le système de loyer actuel comporte certains problèmes. Tout d'abord, il traite tous les aéroports sur un pied d'égalité. L'état et la valeur des diverses installations qui ont été déléguées aux autorités aéroportuaires variaient considérablement d'un aéroport à l'autre. Je ne pense pas que ce soit très juste.

Je vais revenir à votre comparaison avec les commissions parce que je la trouve perspicace. Le système de loyer pose problème parce qu'il dépend en effet de toutes les recettes engendrées par les autorités aéroportuaires. Comme nous sommes des sociétés sans capital-actions, nous n'avons pas de partenaires en capitaux propres qui investissent dans des installations et en tirent un profit. Les profits reviennent aux banques parce qu'il s'agit de dettes.

Quand on a ce genre de dettes et qu'aucune autre option ne s'offre à nous, on doit s'endetter davantage que ce qu'il nous en coûterait pour bâtir à cause de la formule de loyer. Dans notre cas, il faut payer les 8 p. 100 supplémentaires parce que tout est réputé être des recettes.

Je crois que le loyer ne devrait pas dépasser les actifs transférés et leurs valeurs parce que c'est ce à quoi le contribuable s'attendrait. Au lieu de cela, c'est devenu une source de revenus fondée sur toutes les recettes qu'on peut dénicher. Plus la dette est importante, plus il faut engendrer des recettes et plus le loyer coûte cher.

Mais ça va encore plus loin. Et comme vous l'avez dit, il s'agit d'une formule compliquée. Dans le cas de l'Administration aéroportuaire de Winnipeg, les transporteurs aériens assument environ 83 p. 100 de nos coûts pour les pistes d'atterrissage et autres installations. Ça ne doit pas changer parce que nous nous sommes dotés d'une politique pour garantir que nos taux et nos frais sont similaires à ceux des autres aéroports. C'est une bonne politique. Selon nous, il s'agit d'une question de concurrence parce que nous voulons que notre collectivité soit traitée au même type que les autres.

Cependant, il faut donc que nous trouvions d'autres façons de faire de l'argent — avec des dividendes ou un autre moyen — pour compenser ce que nos taux et nos frais ne défraient pas. À Winnipeg, nous avons très bien réussi à atteindre cet objectif. Par contre, puisque nous investissons dans d'assez nombreuses compagnies, celles-ci sont des sociétés entièrement imposables. Après avoir payé les impôts et une fois que les recettes de ces sociétés sont regroupées avec celles de la société mère, nous devons payer les 8 p. 100 supplémentaires à cause de la formule de calcul du loyer. Cela ne devrait pas influencer la façon dont nous versons de l'argent au gouvernement quand des actifs sont transférés.

Le sénateur Mercer : Merci d'être venu monsieur Rempel. Vous avez parlé du modèle de l'Australie, pays qui a une faible densité de population et un vaste territoire, mais qui ne se situe pas juste à côté d'un pays dont la population est 10 fois plus importante. Je ne pense pas que la comparaison tienne la route.

You said 180,000 people a year are going to Grand Forks? That is your estimate?

Mr. Rempel: That was in the previous year, yes.

Senator Mercer: The obvious reasons that they are going to Grand Forks is that it is an easy drive and the price is lower. How do we address this? You talk about the cost of policing and security of \$2.2 million payable to the City of Winnipeg, property taxes of \$1.8 million, payroll taxes of \$250,000, and Transport Canada rent of \$5.9 million, but then you made a very interesting argument — one that is worth pursuing as we proceed with this study — that other modes of transportation do not have the same levies against them. If you operate a bus service or a transport service by road, you do not have to pay the kinds of fees that we do at an airport. The government builds the roads for truckers, and, similar to rail, trucking does not have the same kinds of levies.

How do we get around this? It has always puzzled me that the airport has to pay for policing. Other entities — other businesses in a community — that operate in downtown Halifax or Winnipeg, pay for their policing through their taxes.

Mr. Rempel: That is correct.

Senator Mercer: You have to pay separately for your policing. I find that curious. If you were able to remove some of those things, how do you then pass that savings on to the traveller? You now have a large debt that you have amortized over I do not know how many years. It would seem to me that, if tomorrow we could make a lot of these things go away, you would still have the debt to service. One of our objectives is to ensure that the passengers are getting the best deal possible. How do we do that?

Mr. Rempel: That is a great question. I look at these things and say, “Where is the charge going to pay that back?” You mentioned AIF as one of the issues, and also the fact that we have a large debt.

In our case, our airport improvement fee is entirely dedicated to paying off the debt on the new building. As a sidebar, you raised the matter of things not being treated equitably. About 30 per cent of the leasable space in our new terminal building, which is about a \$600-million project, is given to free space for various government departments. Probably the best example would be Canada Border Services Agency, CBSA. We have a great relationship with CBSA, but CBSA pays for its own facilities at the road border. We have to provide it all free, including the electronics and everything behind it in the building. It is a reflection of the leases that were signed.

Vous avez dit que, chaque année, 180 000 personnes se rendent à Grand Forks. C’est votre estimation?

M. Rempel : C’est le chiffre de l’an dernier, oui.

Le sénateur Mercer : Il existe deux raisons évidentes pour lesquelles les gens se rendent à Grand Forks : c’est pratique de s’y rendre en voiture et les prix y sont plus faibles. Qu’est-ce qu’on peut faire pour changer la situation? Vous avez mentionné les coûts des services de police et de maintien de sécurité de 2,2 millions de dollars payable à la ville de Winnipeg, d’impôts fonciers de 1,8 million de dollars, de charges sociales s’élevant à 250 000 \$ et du loyer de 5,9 millions de dollars versés à Transports Canada; puis, vous avez formulé un argument très intéressant — qui vaudrait la peine d’être examiné en profondeur dans le cadre de notre étude — voulant que les autres moyens de transport ne se voient pas imposer les mêmes droits. Si on est propriétaire d’une compagnie d’autobus ou d’un service de transport par voie terrestre, on n’a pas à déboursier les frais imposés aux aéroports. Le gouvernement construit des routes pour les camionneurs et, un peu comme le système ferroviaire, les compagnies de camionnage ne seront pas frappées des mêmes droits.

Comment pouvons-nous rectifier le tir? Je n’ai jamais compris pourquoi les aéroports doivent payer pour le service policier. D’autres groupes — des entreprises de la collectivité — qui ont pignon sur rue au centre-ville d’Halifax ou de Winnipeg paient pour leurs services policiers par l’entremise de leurs taxes.

M. Rempel : Très juste.

Le sénateur Mercer : Vous devez payer pour vos services de police séparément. Je trouve que c’est curieux. Si vous pouviez éliminer certaines de ces entraves, comment feriez-vous profiter les voyageurs de ces épargnes? Présentement, vous avez une dette importante que vous avez amortie sur un nombre x d’années. J’ai l’impression que si on pouvait faire disparaître nombre de ces obstacles du jour au lendemain, vous devriez toujours rembourser votre dette. L’un de nos objectifs est de nous assurer que les passagers paient le meilleur prix qui soit. Comment y parvenir?

M. Rempel : C’est une excellente question. Pour ces choses-là, je me demande toujours d’où viendra l’argent pour les payer. Vous avez dit que les FAA sont l’un des problèmes, mais aussi que nous avons une lourde dette.

Dans notre cas, les frais d’améliorations aéroportuaires servent en totalité à rembourser la dette de la nouvelle aérogare. À ce propos, vous avez soulevé la question du traitement équitable. Environ 30 p. 100 de tout l’espace alloué dans notre nouvelle aérogare, un projet d’environ 600 millions de dollars, est réservé gratuitement pour divers ministères du gouvernement. Le meilleur exemple en serait l’Agence des services frontaliers du Canada, l’ASFC. Nous entretenons d’excellentes relations avec l’ASFC, mais l’Agence paie elle-même les installations de ses points frontaliers routiers. Nous, nous devons lui offrir ces installations gratuitement, y compris le matériel électronique et tout le matériel connexe dans le bâtiment. Cette exigence correspond aux baux qui ont été signés.

We are a non-share capital corporation. As our costs go down, those same benefits are passed back directly to whoever is paying for them. In our case, if it happens to be a reduction in cost in the terminal building, we take the entire cost of the terminal building, at the end of each year, and divide it equally between the carriers, on the basis upon which they use them. In our case, it is based on the number of seats departed. That is all sent back, gone over with the carriers, and that becomes the charge for the next year.

If we were getting rent on some of that 30 per cent space, as an example, that would be a direct offset to the carrier, and their charges would be directly reduced by that amount.

Senator Mercer: You talk about the Canada Border Services Agency. You are right that at border crossings that are on public crossings, on bridges and roads, CBSA has to pay for it.

The only private border crossing that I am aware of in the country is the busiest, the Ambassador Bridge in Windsor. I know from previous testimony before this committee that they also had to pay for the facilities that the CBSA occupies on a privately owned bridge. That is an aside.

It seems to me that airports across the country need to come up with a united plan so we are not just talking about Winnipeg, Toronto, Halifax, Montreal or Vancouver. We need to analyze the impact nationally. I keep feeling we are getting pieces of the pie, but no one has given us the whole story. I think the whole story is pretty dramatic when we add all of it together, if we break it down by regions how much the airports in St. John's and Gander and Deer Lake are costing in comparison to Halifax, Charlottetown and so on across the country.

It must be done in a way that goes back to reflecting on the ticket price to the consumer. You are right, it is not rich people who fly, it is people who need to get from one place to another who fly. Many of those people are not wealthy, certainly not in my neighbourhood.

How do we get that together collectively, not just at the Richardson airport but all the airports across the country?

Mr. Rempel: I agree with what you are saying. I would probably come back to my comment and say fees and charges, and the rates that are being charged in the aviation industry over all is something that the aviation industry, the hotels associations, the chambers of commerce across the country are all united on. This is not just about the airports in this context.

Nous sommes une corporation sans capital-actions. Lorsque nos coûts diminuent, les frais que nos locataires paient diminuent en conséquence. Dans notre cas, si les coûts de l'aérogare diminuent, nous répartissons le coût total du terminal, à la fin de chaque année, entre les différents transporteurs, selon l'utilisation qu'ils en font. Chez nous, le calcul se fonde sur le nombre de sièges en partance. Ces chiffres sont communiqués aux transporteurs, qui les examinent, et cela correspond au loyer pour l'année à venir.

Si nous obtenions un loyer sur ces 30 p. 100 d'espace, par exemple, les transporteurs en bénéficieraient directement, car cela se traduirait par une diminution correspondante de ce qu'ils doivent payer.

Le sénateur Mercer : Vous avez parlé de l'Agence des services frontaliers du Canada. Vous avez raison, l'ASFC doit effectivement payer ces installations aux passages à niveau publics, sur les ponts et sur les routes.

Le seul poste frontalier privé que je connaisse est aussi le plus fréquenté du pays, c'est-à-dire le pont Ambassador à Windsor. Pour l'avoir entendu dans différents témoignages précédents devant notre comité, je sais que l'ASFC doit payer ces installations sur ce pont privé. C'était une parenthèse.

J'ai l'impression que les différents aéroports du pays devraient se doter d'un plan uniforme, afin qu'il n'y ait pas un plan uniquement pour Winnipeg et un autre pour Toronto, Halifax, Montréal ou Vancouver. Nous devons analyser les répercussions à l'échelle nationale. J'ai toujours l'impression que nous obtenons des bribes d'information, mais que personne ne nous a fourni de tableau d'ensemble. Ce tableau d'ensemble est probablement assez intense si l'on tient compte de tous ces éléments, si, dans une ventilation par région, nous pouvons savoir combien coûtent les aéroports de St. John's, de Gander et de Deer Lake comparativement à ceux de Halifax, de Charlottetown et d'autres partout au pays.

En fin de compte, il doit y avoir correspondance entre ces coûts et le prix que les consommateurs paient leurs billets. Vous avez raison, ce ne sont pas seulement les riches qui prennent l'avion, mais plutôt ceux qui doivent aller d'un endroit vers un autre. Pour la plupart, ces gens ne sont pas riches, pas dans mon quartier, en tout cas.

Comment pouvons-nous obtenir ces données collectives, pas seulement à l'aéroport Richardson, mais pour tous les aéroports du pays?

M. Rempel : Je suis d'accord avec ce que vous dites. Cela revient à ce que je disais au sujet des frais et des droits, et les tarifs du transport aérien, en général, sont des tarifs au sujet desquels le transport aérien, les associations d'hôteliers et les chambres de commerce s'entendent tous. Dans ce contexte, il ne s'agit pas simplement des aéroports.

We have come together as an industry — not airlines, not airports but as an industry — in the last number of years to say we have a problem facing us. If we want to be a leader in a globally competitive environment, we need to do something differently.

You are absolutely right; the days of who could fly are long behind us in terms of a person's wealth. Nuclear families are spread across the globe today, not just across the country. We need to find a way to get our industry, Canadian industry, into a globally competitive environment.

We have to start in places that we can address right now. Some of those are around some of the taxes that I mentioned. We need to be thinking about the industry as an enabler.

Senator Mercer: I think we also need to say, if government were to remove some of these impediments, these taxes or levies, then government has to look at it from the other side as well: We are now missing this revenue. We need to be able to prove that by doing that those 880,000 people going to Grand Forks will now come to Winnipeg, and what that generates in terms of taxation through salaries and income taxes paid by the employees and all the revenue that spins off of that, and that the price will come down to the consumer.

Mr. Rempel: If we were able, at Richardson International, to provide the competitive pricing to — and I will name the carrier out of Grand Forks — Allegiant Air, a low-cost carrier, they would unequivocally, in my mind, rather fly into our airport if the price were right. We have to be competitive with what is going on. It is not just the United States; this is globally.

Canada's tourism sector is suffering relative to other countries, and has been for some years now.

The Chair: We will have the Minister of State for Tourism after you in a few minutes. We have about five or seven minutes left.

Senator Merchant: Perhaps I could put my question to you. First of all, I am from Regina, and I wish we could fly through Winnipeg all the time. I know that the times to make the connection to Ottawa or other places do not always jibe.

I noticed in the news the other day that yours will now be an airport where we can use our NEXUS cards. I am not sure whether that is a good thing or a bad thing for you. I know it makes the waiting line for me a little shorter, but I do not think it makes the process any quicker. Does that cost you some money? When you put in the full-body scanner was that a cost that you had to bear, and do you pass that on to the customer?

Au cours des dernières années, nous avons travaillé de concert, toute l'industrie — pas seulement les transporteurs aériens, non plus que les aéroports, mais toute l'industrie — pour dire que nous sommes aux prises avec un problème. Si nous voulons être des chefs de file dans un marché de concurrence globale, nous allons devoir modifier nos méthodes.

Vous avez tout à fait raison; de nos jours, ce ne sont pas seulement les riches qui prennent l'avion. Les familles nucléaires sont éparpillées partout sur la planète, pas seulement dans le pays. Nous devons trouver un moyen de faire participer notre industrie, l'industrie canadienne, à un marché de concurrence mondiale.

Nous devons commencer par les mesures qui peuvent être prises dès maintenant. Certaines ont à voir avec les taxes que j'ai mentionnées. Nous devons considérer l'industrie comme un facilitateur.

Le sénateur Mercer : Mais nous devons également nous rendre compte que si le gouvernement élimine certains de ces obstacles, ces taxes, alors le gouvernement doit aussi voir le revers de la médaille, c'est-à-dire qu'il se privera de ces recettes. Il va falloir pouvoir prouver qu'en prenant ces mesures, les 880 000 personnes qui passent par Grand Folks passeront désormais par Winnipeg, et qu'il en résultera d'autres recettes fiscales par le truchement des salaires, de l'impôt sur le revenu payé par les employés et de tous les autres revenus indirects, en plus de diminuer le prix payé par les consommateurs.

M. Rempel : Si l'aéroport international Richardson pouvait offrir des prix concurrentiels à Allegiant Air, un transporteur économique — c'est celui qui se rend à Grand Forks — je suis persuadé que ce transporteur préférerait utiliser notre aéroport. Nous devons offrir des prix compétitifs. Et ce n'est pas vrai seulement des États-Unis, mais aussi du reste du monde.

Comparativement aux autres pays, notre secteur du tourisme se porte mal, et ce depuis plusieurs années déjà.

Le président : Nous allons entendre le ministre d'État au Tourisme après vous, dans quelques minutes. Il nous reste encore cinq ou six minutes.

Le sénateur Merchant : Je pourrais peut-être vous poser la question. Pour commencer, je viens de Regina, et j'aimerais bien que mes vols puissent toujours passer par Winnipeg. Les horaires font en sorte que les correspondances vers Ottawa ou d'autres endroits ne sont pas toujours faciles.

J'ai lu l'autre jour dans les nouvelles que votre aéroport fait partie de ceux dans lesquels on pourra désormais utiliser nos cartes NEXUS. Je ne sais pas si c'est une bonne chose ou une mauvaise chose pour vous. Je sais que pour moi, la file d'attente est un peu plus courte, mais je ne sais pas si cela accélère le traitement. Est-ce que cela vous coûte de l'argent? Est-ce que c'est votre aéroport qui a dû payer le scanner corporel que vous avez installé, et transférez-vous ce coût au client?

Mr. Rempel: When it comes to specific equipment type we work closely with CATSA, the Canadian Air Transport Security Authority. Some of the specific equipment they pay for, and we have to supply the infrastructure to make that all happen. That is roughly the way it is divided.

The NEXUS line, I believe, is actually an initiative that does speed processing. The NEXUS line takes people who are very familiar with travel out of the line where there are people who travel one or perhaps two times per year, and it moves them much more quickly.

Our experience in Winnipeg is the NEXUS line has helped get people through more quickly, and the good news there is that everybody benefits, even people who fly only one or two times a year and who do not go through that line because they get a chance with fewer people in line.

I appreciate your comment; we would love to have you come through Winnipeg more often. This did raise for me a moment of thought. That is something that we have not addressed in talking about how we fix things. That is our whole bilateral regime in Canada.

One of the reasons you cannot connect in Winnipeg as conveniently as you might like is that our bilaterals still today are not open skies in the true sense. I will use the Philippines as an example, because we have a very large Filipino community in Manitoba. Philippine Airlines is precluded from flying into Winnipeg because the bilaterals only allow them to fly to Vancouver or Toronto. If communities were freed to operate in a true open-skies environment, then the airport with the best and most convenient connection for you and the one that made you feel you were an important part of being there would be the place you would choose to go. Today we cannot do that.

The Chair: I have three more senators. Since the minister is waiting, I will ask them if they could ask the questions and Mr. Rempel if you could answer all three of them at the same time at the end.

Senator Greene: I have one question to follow up on my previous question on rents. I wonder if you could estimate for us, and if you cannot do it here I wonder if you could submit something, what you would have been paying under a traditional transfer of assets, versus what you are paying now according to the scale that we see.

Senator Doyle: I would like you to comment on part of your presentation here, which talked about the hidden cost of government through the requirement for airports to provide federal infrastructure in facilities at no cost to the government. Does government provide any of these capital costs to you in your facilities?

M. Rempel : Dans le cas de l'équipement spécialisé, nous travaillons en étroite collaboration avec l'ACSTA, l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien. L'ACSTA paie l'équipement et nous devons fournir l'infrastructure pour l'installer. Les frais sont à peu près divisés de cette façon.

Dans le cas de NEXUS, c'est à mon avis une initiative qui accélère vraiment le traitement. NEXUS permet de retirer des files d'attente les gens qui voyagent très souvent et de leur faire passer la barrière beaucoup plus rapidement, comparativement aux personnes qui ne voyagent qu'une ou deux fois par année.

D'après notre expérience à Winnipeg, NEXUS a permis d'accélérer le processus. Et tout le monde en bénéficie, même les voyageurs qui ne prennent l'avion qu'une ou deux fois par année et qui n'utilisent pas la file de NEXUS, puisqu'il y a moins de gens ainsi dans leur propre file d'attente.

Je vous sais gré de votre commentaire; nous serions ravis que vous passiez par Winnipeg plus souvent. Cela m'a effectivement fait réfléchir. C'est une question que nous n'avons pas abordée lorsque nous avons cherché des solutions. Le problème, c'est le régime bilatéral au Canada.

L'une des raisons pour lesquelles vous ne pouvez pas obtenir une correspondance à Winnipeg aussi facilement que vous le souhaiteriez, c'est que nos accords bilatéraux ne sont pas véritablement des accords ciel ouvert. Je vais utiliser l'exemple des Philippines, car nous avons une importante communauté de Philippines au Manitoba. En raison de l'accord bilatéral qui l'autorise seulement à atterrir à Vancouver ou à Toronto, Philippine Airlines n'a pas le droit de venir à Winnipeg. Si les collectivités étaient libres de fonctionner dans un régime véritablement « ciel ouvert », l'aéroport qui offre la meilleure correspondance et celui qui vous ferait sentir que vous êtes un client important est celui que vous choisiriez. Aujourd'hui, ce n'est pas possible.

Le président : J'ai encore trois sénateurs sur ma liste. Monsieur Rempel, comme le ministre attend, je vais leur demander de poser leurs questions et vous répondrez aux trois en même temps lorsqu'ils auront terminé.

Le sénateur Greene : J'ai une question qui fait suite à celle que j'ai posée sur les loyers. Est-ce que vous pourriez nous donner une estimation — et si vous ne pouvez pas le faire maintenant, vous pourriez nous envoyer la réponse plus tard — de ce que vous auriez payé en vertu d'une cession de biens traditionnels, comparativement à ce que vous payez maintenant étant donné l'échelle que nous constatons.

Le sénateur Doyle : J'aimerais que vous commentiez pour moi une partie de votre exposé où vous parlez des coûts cachés à cause de l'obligation de fournir une infrastructure fédérale sans que cela coûte quoi que ce soit au gouvernement. Est-ce que le gouvernement contribue d'une manière ou d'une autre à votre coût en capital?

Senator Zimmer: This is a bit of a softball question, but if there is anything we could change or you could do, what is your major priority that would make your life even better in Winnipeg?

Mr. Rempel: First, to Senator Greene's question, I cannot give you a number at the moment, but I am happy to calculate that. I can tell you that the book value of the assets at the time of transfer were under \$1 million, and we pay more than that every year in rent, but I will get you more information on that.

To Senator Doyle on the hidden cost of government, none of the capital costs are covered by any level of government. We receive no funding in any manner from any level of government for this.

There is one potential exception that I should highlight. I believe Quebec City airport and Halifax airport received some money under the federal infrastructure funding program that had nothing directly to do with their normal operations. It had to do, in Halifax's case, with being part of an Atlantic gateway and wanting to move things forward.

I am pleased for them. I am disappointed, however, in the same vein, because Winnipeg had applied under the infrastructure program for something for an inland port and was turned down because it was an airport authority, and we are not allowed to get any money from government.

I will look more closely at it and speak to Tom Ruth in Halifax to find out how that occurred. In Winnipeg's case, no dollars at any level.

The one thing that probably would have changed that is if we had a different model that allowed for equity partnership; the equity partner would have covered the cost of the facility, whatever it was, in a joint venture with us, for example. Instead of the requirement for an AIF, now, to get all that money back, we would have just been paying the value of the investment over time.

I think, Senator Zimmer, if I had one thing that would make life easier, I would have to go back to my plea at the end of my opening remarks, and that is, free the industry to do what is necessary for the customers, and let us focus on the customers' needs. Let us ensure customers get what they need, and they need connectivity, both locally and globally. That means a whole bunch of things behind that, and there are many implications to that comment, but I think that would probably take us forward into the new millennium and, more importantly, to have Canada become a true leader.

Le sénateur Zimmer : La mienne est une question un peu facile, mais s'il y avait quelque chose que nous pourrions changer ou que vous pourriez faire, quelle serait votre priorité pour que votre vie à Winnipeg soit encore meilleure?

M. Rempel : Tout d'abord, en réponse à la question du sénateur Greene, je ne peux pas vous donner ce chiffre tout de suite, mais je serais heureux de faire le calcul. Je peux vous dire que la valeur comptable des biens au moment de la cession était inférieure à 1 million de dollars et que nous payons plus que cela chaque année en loyer, mais je vais vous envoyer plus d'information à ce sujet.

À la question du sénateur Doyle au sujet des coûts cachés imposés par le gouvernement, aucun ordre de gouvernement ne participe à nos coûts en capital. Nous ne recevons aucun fonds, de quelque manière que ce soit, de quelque ordre de gouvernement à cet effet.

Il y a peut-être une exception que je devrais mentionner. Je crois que les aéroports de Québec et de Halifax ont reçu de l'argent dans le cadre du programme fédéral de financement des infrastructures qui n'avait aucun rapport direct avec leurs activités normales. Dans le cas de Halifax, c'est parce qu'il fait partie de la porte d'entrée de l'Atlantique et qu'on voulait faire avancer les choses.

Je suis ravi pour eux. Cependant, je suis déçu pour Winnipeg, car nous avons présenté une demande en vertu du même programme d'infrastructure pour un port intérieur, mais elle a été rejetée puisque nous sommes une administration aéroportuaire et que nous n'avons pas le droit de recevoir d'argent du gouvernement.

Je vais examiner la question de plus près et je vais en discuter avec Tom Ruth, de Halifax, pour savoir ce qui s'est passé. Pour ce qui est de Winnipeg, aucun gouvernement ne nous fournit d'argent.

Ce qu'on aurait pu faire différemment, si nous avions un modèle différent permettant les partenariats en capitaux propres, ce serait d'avoir un associé qui aurait assumé les coûts des installations, quelles qu'elles soient, dans le cadre d'une coentreprise. Au lieu de percevoir des frais d'améliorations aéroportuaires, comme nous le faisons maintenant, pour récupérer cette mise de fonds, nous aurions simplement payé la valeur de l'investissement au fil du temps.

Sénateur Zimmer, si je devais énoncer un seul élément qui nous faciliterait la vie, je reviendrais à mon plaidoyer formulé à la fin de ma déclaration d'ouverture, c'est-à-dire de libérer l'industrie, de sorte qu'elle puisse agir dans l'intérêt des consommateurs et répondre à leurs besoins. Donnez-nous l'occasion de satisfaire leurs véritables besoins, soit de bonnes correspondances, tant au pays qu'à l'étranger. Cette notion sous-tend bien des éléments, et elle a beaucoup d'incidences, mais elle nous permettra sans doute d'aller loin au cours du nouveau millénaire et, plus important, elle permettra au Canada de devenir un véritable chef de file.

Use our advantage of geography sitting next to the largest market in the world. Let us find a way to free up the industry to meet the needs of the consumer and the things that follow with that.

The Chair: Mr. Rempel, thank you very much. I know you have been following our debates in the past. First of all, you have some answers that you would like to submit to the clerk. If along the way you see or follow this committee and you have comments on what has been said and you think that the information should be given to us, feel free to pass it on to us, and we will take it into consideration when we get to the report stage. Thank you very much.

For members, we will wait for the minister to come to the table,

[Translation]

During the second half of our meeting, we will have the pleasure of hearing from Industry Canada, represented by the Honourable Maxime Bernier, Minister of State, Small Business and Tourism, as well as Marie-Josée Thivierge, Assistant Deputy Minister, Small Business, Tourism and Marketplace Services.

Welcome. I would like to thank you for taking the time to come here in order to discuss the department's outlook, initiatives and concerns related to the airline industry.

[English]

We will begin with your opening remarks and then move to questions from members of the committee.

[Translation]

Hon. Maxime Bernier, P.C., M.P., Minister of State, Small Business and Tourism: I am very pleased to be here with you and would like to thank you for the invitation. I understand where you are going with your study and my testimony may have a minor impact on it since I am, as you know, the Minister of State for Small Business and Tourism. Indeed, the tourism sector does include airports, and from what I can gather, your primary concern is that Canadian airports be as competitive as possible.

This is a matter that comes more under the jurisdiction of my colleague Denis Lebel, Minister of Transportation; however I will be able to answer your questions once I obtain the information, otherwise I will ask Minister Lebel to address the issues. I intend to provide you with a more comprehensive portrait of the tourism sector and its impact on the Canadian economy.

Last October our government launched a tourism strategy. This is the first time in the history of the Government of Canada that we have developed a national tourism strategy. This strategy has been approved by all stakeholders. It is now up to us, the government, to implement it. This strategy comprises several

Nous devrions tirer avantage de notre emplacement géographique, car nous sommes juste à côté du plus grand marché au monde. Permettez à l'industrie de trouver une façon de se libérer des contraintes pour répondre aux besoins des consommateurs et prendre les mesures qui s'imposent à cet égard.

Le président : Je vous remercie chaleureusement, monsieur Rempel. Je sais que par le passé, vous avez suivi nos délibérations. Tout d'abord, j'aimerais que vous soumettiez quelques réponses au greffier. Si vous continuez de suivre les délibérations du comité et que vous estimez avoir des renseignements additionnels à nous transmettre, n'hésitez pas à le faire. Nous en tiendrons compte à l'étape du rapport. Merci beaucoup.

J'invite les membres du comité à demeurer assis pendant que le ministre prend place.

[Français]

Pour la deuxième moitié de cette réunion, nous avons le plaisir de recevoir, d'Industrie Canada, l'honorable Maxime Bernier, ministre d'État, Petite Entreprise et Tourisme, ainsi que Marie-Josée Thivierge, sous-ministre adjointe, Services axés sur le marché, le tourisme et la petite entreprise, Industrie Canada.

Soyez les bienvenus. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir discuter avec des perspectives, des initiatives et des préoccupations du ministère au sujet de l'industrie du transport aérien.

[Traduction]

Nous allons commencer par écouter votre déclaration liminaire, puis les sénateurs vous poseront des questions.

[Français]

L'honorable Maxime Bernier, C.P., député, ministre d'État, Petite Entreprise et Tourisme : Je suis très heureux d'être ici avec vous, merci de l'invitation. Je comprends le sens de votre étude et mon témoignage aura peut-être un impact mineur sur elle puisque je suis, comme vous le savez, ministre d'État à la petite entreprise et au tourisme. L'industrie touristique comprend, effectivement, les aéroports, et, à ce que je comprends, votre préoccupation première est que les aéroports canadiens soient le plus compétitifs possible.

Cela relève plutôt de la juridiction de mon collègue Denis Lebel, ministre des Transports; je vais néanmoins pouvoir répondre à vos questions lorsque j'aurai l'information, sinon j'inviterai le ministre Lebel à y répondre. En ce qui me concerne je vais plutôt brosser un portrait plus global de l'industrie touristique et de son impact sur l'économie canadienne.

Notre gouvernement a lancé une stratégie pour l'industrie touristique au mois d'octobre dernier. C'est la première fois dans l'histoire d'un gouvernement au Canada que nous avons une stratégie nationale pour le secteur touristique. Cette stratégie a été approuvée par l'ensemble des intervenants. Maintenant c'est à

components including a significant one, which may be of the greatest interest to you, namely, access, which means ensuring that more foreign visitors are able to travel to Canada.

The Minister of State for Small Business and Tourism works with the Canadian Tourism Commission to promote Canada abroad. The Canadian Tourism Commission has a budget that it manages independently, in consultation with the sector, and it chooses niche markets to promote our country. Under its current strategic plan, over the next few months the commission is going to be advertising more aggressively in emerging countries such as Brazil, China or India, but without neglecting traditional markets such as the United States or England.

The commission works with the tourism industry to promote Canada. A few months ago, I had an opportunity to go on tour with the commission for the first time. We travelled to China and South Korea. I was able to participate in some round tables with stakeholders from the local tourist sector. People from India were with us, as well as people from the Chinese and South Korean tourism sector.

They talked to us about the problem they are experiencing and their desire to ensure that more visitors can come to Canada.

The first problem is that, for some countries, Canada requires those individuals to obtain visas.

If a Brazilian wants to come to Canada, he or she must obtain a visa under a particular process. In cooperation with Jason Kenney, the Minister of Immigration, we are currently working on implementing a system to ensure a more effective and productive processing of visas.

For approximately the past year, you are no doubt aware that Canada has been a tourist destination approved by the Chinese government. Chinese nationals who want to travel in groups to Canada no longer need an exit permit but only our visa.

Our Prime Minister is currently in China to launch a new advertising campaign by the Canada Tourism Commission. The population of China is impressive and many visitors come to Canada, not only to Vancouver, but also to Toronto and the Quebec City region, among others. Consequently, we are working to promote our country. Furthermore, Minister Kenney announced recently, with regard to our national tourism strategy, the creation of new visa processing centres. If my memory serves me, our target is 150 visa offices in the countries targeted by the Canadian Tourism Commission. We currently have 60 of them. So, within the next few years, we will more than double the number of offices to attract new visitors to our country.

nous, au gouvernement, de mettre en œuvre notre stratégie. Elle comporte plusieurs volets dont un important, qui vous intéresse peut-être plus, le volet de l'accès, autrement dit faire en sorte qu'on ait plus de visiteurs étrangers qui puissent venir au Canada.

Le rôle du ministre d'État à la petite entreprise et au tourisme, c'est de travailler avec la Commission canadienne du tourisme pour faire la promotion du Canada à l'étranger. La Commission canadienne du tourisme a un budget qu'elle gère de façon indépendante, en consultation avec l'industrie, et elle choisit des créneaux pour faire la promotion de notre pays. Actuellement, dans son plan stratégique, la publicité que la commission va faire dans les prochains mois de façon plus agressive va se faire dans les pays émergents comme le Brésil, la Chine ou l'Inde, sans délaisser toutefois des pays traditionnels comme les États-Unis ou l'Angleterre.

La commission travaille avec l'industrie touristique pour promouvoir le Canada. J'ai eu la chance de faire ma première tournée avec la commission en Chine et en Corée du Sud, il y a quelques mois. J'ai alors pris part à certaines tables rondes avec des intervenants de l'industrie touristique locale. Des gens de l'Inde étaient présents avec nous, des gens de l'industrie touristique de la Chine et de la Corée du Sud.

Ils nous ont parlé de la problématique qu'ils vivent et de leur désir de faire en sorte qu'il y ait plus de visiteurs qui viennent au Canada.

La première problématique est que, dans certains pays, le Canada oblige ses ressortissants à avoir des visas.

Si un Brésilien veut venir au Canada, il doit obtenir un visa selon un certain processus. En collaboration avec Jason Kenney, le ministre de l'Immigration, nous travaillons actuellement sur la mise en place d'un système visant à délivrer des visas de façon plus efficace et productive.

Depuis un an maintenant, vous savez probablement que le Canada est une destination touristique approuvée par le gouvernement chinois. Les ressortissants chinois qui désirent voyager en groupe au Canada n'ont plus besoin d'un permis de sortie, mais de notre visa seulement.

Notre premier ministre est en Chine actuellement pour lancer la nouvelle campagne de publicité de la Commission canadienne du tourisme. Le nombre d'habitants en Chine est impressionnant et plusieurs visiteurs viennent au Canada, non seulement à Vancouver, mais aussi dans la région de Toronto, Québec, et cetera. Nous travaillons donc pour faire la promotion de notre pays. D'ailleurs, le ministre Kenney a annoncé dernièrement, dans le cadre de notre stratégie nationale du tourisme, la création de nouveaux centres d'étude des demandes de visa. Si ma mémoire est bonne, notre cible est de 150 centres de visas dans les pays ciblés par la Commission canadienne du tourisme. Nous en avons actuellement 60. Donc, d'ici les prochaines années, on va plus que doubler le nombre de centres pour attirer de nouveaux visiteurs au pays.

That said, we need to examine airport costs. In Canada, airport funding has been privatized. This is based on the user-pay principle. I raise my hat to the Liberal minister of the time who implemented that principle. I am using the term “privatized”, but these are independent boards of administration, that pay rent to the government to use the lands and their location. Also, the air control system has been privatized. So we are in an extremely different situation from the United States and various European countries that subsidize their airports with public funds, whereas we, on the other hand, ask private enterprises to be self-sufficient. When this principle was launched, the federal government was in a period of budgetary constraint and did not have the means to invest in infrastructure; therefore, it privatized and gave people who know better than a public servant in Ottawa the opportunity to operate an airport in Montreal, Toronto or Vancouver. It gave them the means to take responsibility.

In 2005, the government changed its rent collection model in order to decrease costs. The federal government collects approximately \$250 million in rent from all airports across Canada. This represents approximately 1 per cent of the cost of airline tickets. This has an impact on the cost of plane tickets and on airports' ability to compete, although this is marginal. That is why I want to draw the attention of the government and the Minister of Transport to the recommendations that you will make.

I want to tell you that I am extremely proud to be a federal minister and to promote our country. People want to come to visit Canada. Furthermore, our brand, Keep Exploring Canada, was considered the best by a well-known independent group in the tourism industry called Future Brand. Canada's credibility abroad is not in doubt. Foreigners want to come to Canada and want to get to know our country. Why? For our natural resources, of course, but also due to the reputation of Canadians.

I am very proud to be Canadian, because we have a good reputation. Canadians are welcoming. The country has a great deal to offer. It is easy for me to promote Canada and Canadians. Canada has a well-known brand and all we need to do is advertise in countries that do not know us well to make all those people want to come and see our country.

In conclusion, I would like to give you some data on our tourism industry. Tourism accounted for \$73.4 billion in revenue in 2006 and represents approximately 2 per cent of Canada's GDP. This is significant. International tourism accounted for \$14.4 billion, approximately 23 per cent of Canada's international trade in services. Canada received approximately 24 million international travellers. Nearly 30 per cent of them arrived by air, over 60 per cent by land, and a little over 4 per cent by sea. Your study on airports is thus all the more important, since 30 per cent of foreigners coming to Canada arrive by plane.

Cela dit, nous devons voir aux coûts des aéroports. Au Canada, le système de financement des aéroports a été privatisé. Il s'agit d'un dispositif d'utilisateur payeur. D'ailleurs, je lève mon chapeau au ministre libéral de l'époque qui a mis en place cette idéologie. J'utilise le terme « privatisé », mais il s'agit de conseils d'administration indépendants, qui paient un loyer au gouvernement pour l'utilisation des terres et leur emplacement. Également, le système de contrôle aérien est privatisé. Nous sommes donc dans une situation très différente des États-Unis et de certains pays européens qui subventionnent leurs aéroports avec des fonds publics, alors que nous demandons plutôt aux entreprises privées d'être autosuffisantes. À l'époque où cette philosophie a été lancée, le gouvernement fédéral était dans une période de restriction budgétaire et n'avait pas les moyens d'investir dans des infrastructures; il a donc privatisé et donné des possibilités aux gens qui savent mieux qu'un fonctionnaire à Ottawa comment faire fonctionner un aéroport à Toronto, Montréal ou Vancouver. Il leur a donné les moyens d'agir en ce sens.

En 2005, le gouvernement a changé son modèle de perception des loyers afin d'en diminuer les coûts. Le gouvernement fédéral perçoit environ 250 millions de dollars en frais de loyer de tous les aéroports à travers le Canada. Cela représente environ 1 p. 100 du prix des billets d'avion. Cela a un impact sur le coût du billet d'avion et sur la compétitivité des aéroports, mais de façon quand même assez marginale. C'est pour cela que je vais attirer l'attention du gouvernement et du ministre des Transports sur les recommandations que vous allez faire.

Je tiens à vous dire que je suis très fier d'être ministre canadien et de faire la promotion de notre pays. Les gens veulent venir au Canada. D'ailleurs, notre marque de commerce, Explorons sans fin le Canada, a été considérée comme étant la meilleure par un groupe indépendant bien connu dans l'industrie touristique, Future Brand. La crédibilité du Canada à l'étranger ne fait pas de doute. Les étrangers veulent venir au Canada, veulent connaître notre pays. Pourquoi? Pour nos ressources naturelles, bien entendu, mais aussi pour la réputation des Canadiens.

Je suis très fier d'être Canadien, parce que nous avons une bonne réputation. Les Canadiens sont accueillants. Le pays a beaucoup à offrir. C'est facile pour moi de faire la promotion du Canada et des Canadiens. Le Canada a une marque de commerce bien connue et il s'agit de faire une publicité explicite dans les pays qui nous connaissent un peu moins pour donner envie à tous ces gens de venir visiter notre pays.

En terminant, j'aimerais vous transmettre quelques données sur notre industrie touristique. L'industrie du tourisme a généré 73,4 milliards de dollars en 2006 et cela constitue 2 p. 100 du PIB canadien. C'est important. Le tourisme international a rapporté 14,4 milliards de dollars, soit environ 23 p. 100 du commerce international de service du Canada. Le Canada accueille en moyenne 24 millions de voyageurs internationaux. Près de 30 p. 100 d'entre eux sont arrivés par avion, plus de 60 p. 100 par voie terrestre et un peu plus de 4 p. 100 par voie maritime. Votre étude sur les aéroports a donc une certaine importance, puisque 30 p. 100 des étrangers arrivent au pays par la voie aérienne.

Since we signed the agreement with the Chinese government to approve Canada as a destination, last year, arrivals by Chinese tourists increased by 24 per cent.

The industry is in good shape, but remains a challenge nevertheless. One of these challenges at present is the strength of the Canadian dollar. This situation means that fewer Americans want to come and visit us now than in the past. However, I am confident that entrepreneurs in our tourism industry will turn the situation around, and I am certain that the past will guarantee the future of this industry.

Thank you very much, Mr. Chair. I am now ready to respond to any questions.

The Chair: Thank you very much, Mr. Minister.

[*English*]

Senator Mercer: Welcome, minister. We appreciate your coming and we appreciate the fact that you are promoting tourism across the world. Being from Canada's ocean playground, I am anxious for more tourists to come and visit us in Nova Scotia.

This evening, we heard from Barry Rempel, President and CEO of the Winnipeg Airports Authority. You talked about your discussions with the Minister of Immigration and with the Prime Minister with respect to coordinating our efforts to maximize the return of getting people to come to visit us.

Mr. Rempel brought up an interesting problem, which is immediate because we just talked about it, but we could find other communities across the country that fit the same bill.

There is a large, vibrant and important Filipino community that participates in the Manitoba and the Winnipeg economies. The Philippine Airlines is allowed to fly only to Toronto or Vancouver. I would suggest that the Filipino community is more important in Winnipeg than in many other cities across the country.

Similarly, we all know the public fight about the United Arab Emirates and their interest in getting more frequent landing rights in Canada.

If we are to help tourism, we should be moving these restrictions out of the way. It is a phony story from Air Canada to tell us they are trying to protect the market. They are not servicing the market. They are forcing inconvenience on people who want to come to Canada and spend money here. They are forcing them to go through an airport that they do not want to go through. There is nothing wrong with Vancouver, but they do not want to go to Vancouver. They want to go to Winnipeg. We should make it easy for them to get to Winnipeg so that they get there, spend as much money as they can, and help us.

Depuis la signature d'une entente avec le gouvernement chinois pour approuver le Canada comme destination, l'année dernière, l'affluence des touristes chinois a augmenté de 24 p. 100.

L'industrie va bien, mais demeure quand même un défi. L'un de ces défis actuellement, c'est la force du dollar canadien. Cette situation encourage moins les Américains à venir nous visiter que par le passé. Cependant, je fais confiance aux entrepreneurs de l'industrie touristique pour renverser la situation, et je suis sûr que le passé est garant de l'avenir en ce qui concerne cette industrie.

Je vous remercie beaucoup, monsieur le Président, et je suis prêt à répondre à vos questions.

Le président : Merci beaucoup, monsieur le ministre.

[*Traduction*]

Le sénateur Mercer : Monsieur le ministre, je vous souhaite la bienvenue. Nous sommes heureux que vous soyez des nôtres et que vous fassiez la promotion du tourisme un peu partout dans le monde. Je viens de la Nouvelle-Écosse, le « paradis maritime du Canada », et j'attends avec impatience de recevoir davantage de touristes dans ma province.

Ce soir, nous avons entendu Barry Rempel, PDG de l'administration aéroportuaire de Winnipeg. Vous avez parlé des discussions que vous avez eues avec le ministre de l'Immigration et le premier ministre en ce qui a trait à la coordination de nos efforts pour optimiser les avantages présentés par les touristes qui viennent au Canada.

M. Rempel a soulevé un problème intéressant et immédiat, car nous venons tout juste d'en parler, mais qui est également courant dans d'autres localités du pays ayant les mêmes caractéristiques.

La ville de Winnipeg, tout comme le Manitoba en entier, jouit de l'apport économique d'une communauté importante et dynamique de Philippins. Or, la compagnie Philippine Airlines n'a le droit d'atterrir qu'à Toronto ou à Vancouver. Pourtant, j'ai l'impression que c'est à Winnipeg qu'on trouve la plus grande communauté philippine du Canada.

Similairement, nous avons tous entendu parler de la querelle publique au sujet des Émirats arabes unis et du fait qu'ils voulaient accroître leur droit d'atterrissage au Canada.

Si on tient réellement à soutenir le tourisme, nous devons éliminer ces restrictions. Air Canada présente des arguments bidon en affirmant vouloir protéger le marché. Cette société ne travaille pas dans l'intérêt du marché. Elle essaie de mettre des bâtons dans les roues des touristes potentiels qui veulent visiter le Canada et dépenser leur argent ici. Elle les force à atterrir dans certains aéroports malgré eux. Je n'ai rien contre l'aéroport de Vancouver, mais les Philippins ne veulent pas aller à Vancouver, ils veulent aller à Winnipeg. Nous devrions leur faciliter la tâche pour qu'ils puissent y dépenser le plus d'argent possible et ainsi contribuer à l'économie canadienne.

[Translation]

Mr. Bernier: You know that the priority is to negotiate open skies and blue sky agreements. This is a priority for the Minister of Transport. A number of countries are covered. You are correct in saying that it would be important to ensure that airlines, who want to do business in Canada, can come here. This is a priority. This was done with Brazil, where the government recently signed an economic freedom agreement, and this will be done with other countries.

With regard to the specific case of the Philippines, you are informing me of the situation today, and I can assure you that your concern will be referred to the Minister of Transport.

I would also like to tell you that, in 2006, blue sky policies covered 60 countries. There are still other countries that need to be covered. I believe in competition. I am in politics to ensure economic freedom, and competition is healthy.

You referred to Air Canada. Air Canada is a private company that must operate and be competitive like any other company. Personally, I have no preference for an airline; the important thing is that we can ensure the best possible services within Canada. The best way to do this and to ensure competition is through the signing of agreements. These blue sky policies usually give airlines the possibility to come and land in Toronto, Montreal or Vancouver. Under these agreements, typically, the number of flights that a company may make in Canada or vice versa are mentioned.

The challenge that we have is to sign even more agreements with more countries to bring more carriers who want to come to Canada. If they want to come, there will be more tourism and more business people and this is good news for the country. It is a challenge that we face and we are prepared to meet that challenge.

Thank you for your specific concern regarding the Philippines. I am going to share this case with the Minister of Transport so that he is well aware of it. I imagine that this may perhaps be among the recommendations in the report that you will table within the next few months.

Senator Boisvenu: Minister, congratulations on the brochure, it is of extremely high quality. I read it the way kids do, in that I first looked at the pictures. It really makes one want to revisit one's country; it is really a magnificent country.

In looking at the pictures, I read some figures. It states that 83 per cent of tourists come to Canada by air. This represents 95 per cent of air carriers' revenues. This is almost astronomical. Was the airline industry consulted regarding your strategy?

Mr. Bernier: Industry was consulted. When we made our strategy public, the industry told us that many improvements still needed to be made in Canada: visas, airport competitiveness, the need for greater access to our country, among other things. However, we do not have an answer to all these problems. We

[Français]

M. Bernier : Vous savez que la priorité est de négocier des ententes à ciel ouvert — ou de ciel bleu. C'est une priorité pour le ministre des Transports. Plusieurs pays sont couverts. Vous avez raison de dire qu'il serait important de faire en sorte que les compagnies aériennes, qui veulent desservir le Canada, puissent y venir. C'est une priorité. On le fait avec le Brésil, où le gouvernement a dernièrement signé une entente de liberté économique, et on va le faire avec d'autres pays.

En ce qui concerne précisément les Philippines, vous m'informez de cette situation aujourd'hui et je peux vous assurer que votre préoccupation sera transmise au ministre des Transports.

J'aimerais aussi vous dire qu'en 2006, les ententes de ciel bleu couvraient 60 pays. C'est sûr qu'il reste encore d'autres pays à couvrir. Je crois à la compétition. Je suis en politique pour la liberté économique, et la compétition est saine.

Vous avez parlé d'Air Canada. Air Canada est une compagnie privée qui doit opérer et être compétitive avec les autres. Personnellement, je n'ai pas de préférence de compagnie aérienne, l'important est qu'on puisse desservir le territoire canadien de la meilleure façon. La meilleure façon de le faire et d'apporter la compétition, c'est de signer des ententes. Ces ententes de ciel ouvert donnent habituellement aux compagnies aériennes des possibilités de venir atterrir à Toronto, à Montréal ou à Vancouver. Dans ces ententes, habituellement, on mentionne le nombre de vols qu'une compagnie peut effectuer au Canada et vice versa.

Le défi que nous avons est de signer encore plus d'ententes avec plus de pays pour amener plus de transporteurs qui sont intéressés à venir au Canada. S'ils sont intéressés à venir, il y a plus de tourisme et de gens d'affaires, et c'est positif pour le pays. C'est un défi que nous avons et nous sommes prêts à le relever.

Je vous remercie de votre préoccupation précise sur les Philippines. Je vais faire part de ce cas au ministre des Transports pour qu'il en soit bien conscient. J'imagine que cela fera peut-être partie des recommandations du rapport que vous allez déposer dans les prochains mois.

Le sénateur Boisvenu : Monsieur le ministre, félicitations pour la brochure, elle est de très grande qualité. Je l'ai parcourue comme on le fait quand on est enfant, j'ai d'abord regardé les images. Cela donne vraiment le goût de revisiter son pays; c'est vraiment un pays magnifique.

Tout en regardant les images, j'ai lu quelques chiffres. Il est inscrit que 83 p. 100 des touristes rentrent au Canada par la voie aérienne. Cela représente 95 p. 100 des revenus des compagnies aériennes. C'est presque colossal. Est-ce que l'industrie aérienne a été consultée au sujet de votre stratégie?

M. Bernier : L'industrie a été consultée. Lorsqu'on a rendu notre stratégie publique, l'industrie a dit qu'il restait encore bien des choses à améliorer au Canada : les visas, la compétitivité des aéroports, le fait d'avoir un accès encore plus grand à notre pays, entre autres. Cependant, on n'a pas de réponse à toutes ces

told the industry that we would create a forum. Tourism affects a number of departments, including Transport, Finance, and Citizenship and Immigration. We created a round table with the assistant deputy ministers and members of the tourism industry. The latter are happy with this. For the first time, we told them, "All the assistant deputy ministers with responsibility in the area of tourism will come before you and you will be able to ask them questions."

I had a first meeting with these people last week, if my memory serves me, and the process has begun. It is going extremely well. Another thing the industry likes is that we said that we would make our plan of action public. So this forces politicians and public servants to find solutions to the industry's concerns. The tabling of our first annual report on our strategic plan is scheduled for 2013, unless I am mistaken. If consultations were held over a year, and if we found solutions and we present them in the report, clearly we will have the support of the tourism industry. However this puts pressure on colleagues around the table; healthy pressure, and one that will allow us to respond to the concerns of the tourism industry.

One of the responses is to ensure that more Canadians are able to come here since the tourism industry is an export industry. What I mean is that that money is coming here from abroad, which is good for the Canadian economy. We will work together to ensure that we can resolve the problems that they have been telling us about for several months now.

Senator Boisvenu: And which they have no doubt put before us here.

Mr. Bernier: Yes.

Senator Boisvenu: Another very recent, very hot file, and we must congratulate Prime Minister Harper on this, is the agreement with China; the openness that Canada has shown with regard to tourism from China. We are talking about a 50 per cent increase by 2015. That is enormous when we look at the size of China. I am doing a rough calculation that if we attract 0.01 per cent of the population of China, that equals 150,000 more tourists.

Will it force Canada to reach specific agreements to open up the territory to Chinese airlines?

Mr. Bernier: Good question. You are correct in saying that Chinese tourists who come here do not stay for just one or two days. They spend a lot of money when they come. Typically, they will want to visit all of Canada and tourist agents tell them that it might be a good idea to spend a lot of time in the Vancouver region, but that there are other places to see. Typically, these visitors don't stay in one region, they will travel and spend money. Ninety per cent of companies working in the tourism industry are

problématiques. On a dit à l'industrie qu'on allait créer un forum. Le tourisme touche plusieurs ministères, que ce soit le ministère des Transports, le ministère des Finances ou le ministère de la Citoyenneté et de l'Immigration. Nous avons créé une table de consultation avec les sous-ministres adjoints et des membres de l'industrie touristique. C'est ce que ces derniers ont aimé. Pour la première fois, on leur a dit : « Tous les sous-ministres adjoints qui ont une certaine responsabilité en matière de tourisme seront devant vous et vous pourrez leur poser des questions. »

J'ai eu une première rencontre avec ces gens-là la semaine dernière, si ma mémoire est bonne, on a commencé le processus. Cela va très bien. Ce que l'industrie aime aussi, c'est qu'on a dit qu'on allait rendre public notre plan d'action. Cela force donc les politiciens et les fonctionnaires à trouver des solutions aux préoccupations de l'industrie. Le dépôt du premier rapport annuel sur notre plan stratégique est prévu en 2013, si ma mémoire est bonne. Si on a consulté pendant un an, qu'on a trouvé des solutions et qu'on les présente dans ce rapport, c'est sûr qu'on va avoir l'appui de l'industrie touristique. Cependant, cela exerce une pression sur les collègues autour de la table; une pression qui est saine et qui permettra d'avoir des réponses aux préoccupations de l'industrie touristique.

Une des réponses, c'est de faire en sorte qu'il y ait plus de Canadiens qui puissent venir ici puisque que l'industrie touristique est une industrie d'exportation. Ce que je veux dire, c'est que ce sont des dollars de l'étranger qui viennent ici, ce qui est donc bénéfique pour l'économie canadienne. On va travailler ensemble pour s'assurer qu'on puisse régler les problématiques dont ils nous ont parlé depuis quelques mois déjà.

Le sénateur Boisvenu : Et qu'ils nous ont sans doute soumises ici.

M. Bernier : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Un autre dossier qui est très récent, très chaud, et il faut féliciter le premier ministre Harper là-dessus, c'est l'entente avec la Chine; l'ouverture que le Canada a manifestée pour le tourisme chinois. On parle d'une augmentation de 50 p. 100 d'ici 2015. C'est énorme quand on regarde l'ampleur de la Chine. Je calculais cela grosso modo, si on attirait le un centième de 1 p. 100 des Chinois, c'est 150 000 touristes de plus.

Est-ce que cela va obliger le Canada à avoir des accords particuliers pour ouvrir le territoire à des compagnies aériennes chinoises?

M. Bernier : Bonne question. Vous avez raison de dire que les touristes chinois qui viennent ici ne restent pas seulement une journée ou deux. Ils dépensent beaucoup lorsqu'ils viennent. Normalement, ils vont vouloir visiter le Canada dans son ensemble et les agents touristiques leur expliquent que c'est peut-être bien de passer beaucoup de temps dans la région de Vancouver, mais qu'il y a d'autres endroits à visiter. Habituellement, ces voyageurs ne restent pas dans une région, ils vont voyager et

small and medium-sized businesses. It is extremely healthy that we have so many, and these individuals from China spend a lot of money.

Canada has increased the number of flights to Canada. I was in Vancouver last September for the inaugural flight of a Chinese company that will provide service to Vancouver once a week on a regular basis. They are talking about going to Toronto. Yes, we are open and we are currently negotiating with the Chinese government to ensure that companies can provide service to major cities in China as well as major cities in Canada. We are open to more agreements with Chinese airlines. Furthermore, the capacity is not yet maxed out. When I talk about capacity, I mean that these companies can come to Toronto or Vancouver, but they haven't yet developed that possibility.

I think that, in the future, given that there will be increasing numbers of tourists from China, more Chinese airlines will provide service to Canada. The statistics you mentioned are in fact our predictions, and I think that they will become a reality.

Senator Boisvenu: The Chinese travel by train a great deal. There is the Paris-Beijing line, a rail line well-loved by the Europeans. I understand that you are not the Minister of Transport, but will you have a specific strategy to develop Via Rail services? Via provides service from coast to coast and it can represent a wonderful product, in my opinion, for Chinese tourists.

Mr. Bernier: That is a good point. As you have just said, this falls rather under the jurisdiction of Mr. Lebel, Minister of Transport. I know that VIA Rail provides Parliament with an annual report. I cannot remember their corporate priorities. But we want to ensure better service between major corridors such as Toronto-Montreal, and Montreal-Ottawa. This means that if service is better, it can also be used by tourists.

In order to specifically answer your question, I will undertake to get that information from Mr. Lebel.

Senator Merchant: Good evening, Mr. Minister, I apologize, I will be speaking to you in English because it is much easier for me to do so.

Mr. Bernier: But your French is excellent.

Senator Merchant: I understand French very well, but I don't speak it nearly well enough.

[English]

We have heard so many times during our study about the bleeding of passengers to American airports. I am wondering if there is something that the federal government can do to ameliorate or improve this problem.

dépenser leur argent. Quatre-vingt-dix pour cent des entreprises dans l'industrie touristique sont des petites et moyennes entreprises. C'est très sain qu'on en ait beaucoup, et ces personnes de la Chine dépensent beaucoup.

Le Canada a augmenté le nombre de vols au Canada. J'étais à Vancouver en septembre dernier pour le vol inaugural d'une compagnie chinoise qui va offrir le service à Vancouver une fois par semaine, de façon plus régulière. Il est question d'aller à Toronto. Oui, nous sommes ouverts et nous négocions actuellement avec le gouvernement chinois pour s'assurer que les compagnies puissent desservir les grandes villes chinoises et aussi les grandes villes canadiennes. On est ouvert à avoir plus d'ententes avec les compagnies aériennes chinoises. D'ailleurs, la capacité n'est pas encore toute utilisée. Quand je parle de capacité, c'est que ces compagnies peuvent venir à Toronto ou à Vancouver, mais elles n'ont pas encore exploité cette possibilité.

Je pense qu'à l'avenir, étant donné qu'on va avoir plus de voyageurs chinois, plus de compagnies aériennes chinoises vont desservir le Canada. Les statistiques que vous avez mentionnées, ce sont effectivement nos prévisions, et je pense bien qu'elles vont se réaliser.

Le sénateur Boisvenu : Les Chinois sont de grands utilisateurs du train. On connaît la liaison Paris-Pékin, une liaison ferroviaire très prisée par les Européens. Je comprends que vous n'êtes pas ministre des Transports, mais est-ce qu'on aura une stratégie particulière pour développer les services de Via Rail qui dessert d'un océan à l'autre et qui peut représenter un produit magnifique, à mon avis, pour les touristes chinois?

M. Bernier : C'est un bon point. Comme vous venez de le dire, cela relève plutôt de la juridiction de M. Lebel, le ministre des Transports. Je sais que VIA Rail produit au Parlement un rapport annuel. Je n'ai pas en tête leurs priorités corporatives, mais on veut mieux desservir des grandes liaisons comme Montréal-Toronto, Montréal-Ottawa. Cela fait en sorte que si on a un meilleur service, cela peut aussi être utile pour les étrangers.

Pour répondre précisément à votre question, je vais m'informer auprès de M. Lebel.

Le sénateur Merchant : Bonsoir, monsieur le ministre, excusez-moi, je vais parler avec vous en anglais parce que c'est beaucoup plus facile pour moi de m'exprimer en anglais.

M. Bernier : Mais vous parlez quand même très bien français.

Le sénateur Merchant : Je comprends très bien le français, mais je ne le parle pas assez bien.

[Traduction]

À plusieurs reprises au cours de notre étude, on nous a parlé de l'hémorragie des passagers vers les aéroports américains. J'aimerais savoir si le gouvernement fédéral pourrait intervenir pour contribuer à corriger le problème.

[Translation]

Mr. Bernier: Yes, you are correct, it is true that people take the plane to Burlington, near Montreal, instead of to Montreal. We must ensure that airports are competitive. This is a challenge for airport managers in Canada.

As I explained earlier, the Department of Transportation policy on airports is one of no direct subsidies, but rather a policy based on the user-pay principle. This means that these companies must be able to grow themselves. Only Toronto and Montreal are able to spend a lot of money on runways, renovations and terminals. Unlike in other countries, this money does not come from government subsidies but rather private sector capital. There are interest fees, fees to be able to make these improvements, and they are passed on to the user. You are correct in saying that, ultimately, the individual must pay those fees and those fees become part of the cost of the ticket. This can mean that ticket prices are somewhat less competitive.

Regarding our control as a government, it is the airport rent I was talking about earlier, the fees for the security of air travellers, the fees people pay in their plane ticket for all the security systems in airports, the GST or the harmonized sales tax, and the federal excise tax on fuel. That directly affects the federal government; it is where we have a role to play.

Since September 11, 2011, the demand for security measures has increased. Security costs have increased and the government has implemented certain solutions. The Canadian Air Transport Security Authority was created after September 2011. Security fees for passengers have increased, but that allows us to have very highly-rated airports. If I remember correctly, Toronto and Vancouver won prizes last year and the year before for being the best-managed airports.

The amount paid for airport rent in 2010 was equivalent to \$2.50 per passenger. To pay the fees that the federal government charges for rent, it is \$2.50 per passenger. It is nothing new that Canadian airports must be competitive. In 2005, a review was started to look into this rent. This review allowed for a decrease in the rent paid by all airports in Canada from \$13 billion to \$5 billion over a longer period. You know these are long-term leases we sign with the airports. The government took action to decrease the cost of the rent. The rent does not go to the Department of Transport, but rather directly into the consolidated fund of the Government of Canada, the government's general fund. The direct way to lower and to help airports lower their costs would be to lower the rent and taxes, but these taxes also apply to all other industrial sectors, not only the airport or transport sector.

[Français]

M. Bernier : Oui, vous avez raison, c'est un fait, des gens prennent l'avion à Burlington, près de Montréal, au lieu de le prendre à Montréal. Il faut faire en sorte que les aéroports soient compétitifs. C'est un défi pour les gestionnaires des aéroports au Canada.

Comme je l'expliquais plus tôt, la politique du ministère des Transports en ce qui concerne les aéroports en est une de non-subsidation directe, une politique d'utilisateurs-payeurs. Cela fait en sorte que ces entreprises doivent pouvoir se développer. Seulement à Montréal et à Toronto, beaucoup de dépenses ont été effectuées pour les pistes, les rénovations et les terminaux. Cet argent, contrairement à d'autres pays, ne vient pas de subventions du gouvernement, mais de capitaux du secteur privé. Il y a des frais d'intérêt, des frais pour pouvoir apporter ces améliorations et ils sont facturés à l'utilisateur. Vous avez raison de dire qu'en fin de compte, c'est l'individu qui doit payer ces frais et ces frais sont inscrits dans les billets. Cela peut faire en sorte que c'est un peu moins compétitif.

Pour ce qui est de notre contrôle en tant que gouvernement, c'est le loyer aéroportuaire dont je parlais tout à l'heure, les droits pour la sécurité des passagers du transport aériens, des droits que les gens paient dans leur billet d'avion pour tous les systèmes de sécurité dans les aéroports, la TPS ou la taxe de vente harmonisée, la taxe d'accise fédérale sur le carburant. Cela touche directement le gouvernement fédéral, là où nous avons un rôle à jouer.

Depuis le 11 septembre 2011, la demande des mesures pour la sécurité a augmenté. Les coûts de sécurité ont augmenté et le gouvernement a mis en place certaines solutions. On a créé l'Administration canadienne de sécurité du transport aérien après septembre 2011. Les droits pour la sécurité des passagers ont augmenté, mais cela permet d'avoir des aéroports qui sont très bien cotés. Si ma mémoire est bonne, Toronto et Vancouver ont gagné l'an dernier et l'année précédente des prix pour être les aéroports les mieux gérés.

La portion de la rente pour les aéroports en 2010 équivalait à 2,50 \$ par passager. Pour payer le frais que le gouvernement fédéral facture en loyer, c'est 2,50 \$ par passager. Que les aéroports canadiens doivent être compétitifs n'est pas un fait nouveau. En 2005, une revue a débuté pour vérifier ce loyer. Cette revue a permis de diminuer le loyer payable de l'ensemble des aéroports au Canada de 13 milliards de dollars à 5 milliards de dollars sur une période plus longue. Vous savez que ce sont des baux que nous signons à long terme avec les aéroports. Le gouvernement a pris une action pour diminuer le coût sur les loyers. Les loyers ne vont pas au ministère des Transports, mais directement dans le fonds consolidé du gouvernement du Canada, le fonds général du gouvernement. La façon directe de diminuer et d'aider les aéroports à diminuer leurs coûts serait de diminuer les loyers et les taxes, mais ces taxes s'appliquent aussi à l'ensemble des autres secteurs industriels, pas seulement au secteur des aéroports ou du transport.

Currently, the Minister of Transport, along with all partners, municipalities and airport representatives, is looking at the big picture of how to be competitive in Canada not only for the air industry, but also for rail transport, bus transport, et cetera. It is a consultation because it is a municipal, provincial and federal jurisdiction, so we want to have everyone around the table. That is the goal. In the report you submit, there will surely be good ideas on how to improve the competitiveness of airports while keeping in mind that airports must continue with the same user-fee system. This system is proven, works well and allows us to believe in the managers of these airports. They have had to invest a lot recently, but it can be absorbed over a number of years. The industry and its airports should be more competitive in the future.

To correct what I said earlier, it was Ottawa that won first prize for North American airports and Halifax placed third. We can be proud of our airports and their managers.

Senator Verner: Good evening, Mr. Minister, and thank you for joining us tonight. I would like to talk more about tourism. My colleague, Senator Boisvenu, is right that it is a very nice brochure. It makes you want to travel the country, that is for sure.

On page 19 of your document, you observe that access and travel for tourists throughout the country is a very important criterion in a tourism strategy. I also understand that 83 per cent of visitors who come from outside the United States arrive by plane. In short, there are figures, and air travel is an important part of a tourism strategy.

I also understand that there have been consultations with the main players in the transportation industry. Have you consulted Canadian and foreign tourists, those who use air travel and those who engage in the tourism we dearly need, when you prepared this strategy? Is there a way to consult these tourists to know how they find our air travel when they come here?

Mr. Bernier: It was the responsibility of the Canadian Tourism Commission. When the Canadian Tourism Commission prepares its strategic plan to set out the amount of money it will spend in target markets, it does so with consultation groups. It takes care of looking at why people want to come visit Canada. They want to come visit Canada for the physical beauty of the country, but also for the tourism experiences. A few months ago, the commission launched its contest for Quebec and other Canadian small entrepreneurs, so that those who have an experience to offer abroad can do it through the Canadian Tourism Commission. If someone wants to go horseback riding in the Rockies, for example, there are small companies, small family

Actuellement, le ministre des Transports, avec tous les partenaires, les municipalités et les gens des aéroports, regarde de façon globale comment être compétitif au Canada non seulement en ce qui a trait à l'industrie aérienne, mais aussi le transport ferroviaire, le transport par autobus, et cetera. Il s'agit d'une consultation puisque c'est de juridiction municipale, provinciale et fédérale, donc on veut tout le monde autour de la table. C'est le but pour y arriver. Avec le rapport que vous allez soumettre, il y aura sûrement de bonnes idées pour améliorer la compétitivité des aéroports en gardant à l'esprit que les aéroports doivent continuer avec le même système d'utilisateurs-payeurs. Ce système qui a fait ses preuves, fonctionne bien et fait en sorte qu'on croit aux gestionnaires de ces aéroports. Ils ont dû investir beaucoup dernièrement, mais ils peuvent amortir sur plusieurs années. L'industrie et ses aéroports devraient être plus compétitifs dans le futur.

Pour rectifier ce que j'ai dit tout à l'heure, c'est Ottawa qui a gagné le premier prix d'aéroport en Amérique du Nord et Halifax est arrivé en troisième place. On peut être fier de nos aéroports ainsi que de leurs gestionnaires.

Le sénateur Verner : Bonsoir, monsieur le ministre, et merci d'être parmi nous ce soir. J'aimerais revenir au tourisme. Mon collègue, le sénateur Boisvenu, a bien raison, c'est une très belle brochure. Cela donne le goût de voyager à travers le pays, c'est sûr.

À la page 19 de votre document, on comprend que vous faites un constat que l'accès et le déplacement des touristes à travers le pays est un critère très important dans une stratégie de tourisme. Je comprends également que 83 p. 100 des visiteurs, qui viennent d'ailleurs que des États-Unis, arrivent par avion. Bref, il y a des chiffres et le transport aérien est une donnée importante dans une stratégie de tourisme.

Je comprends également qu'il y a des consultations avec les principaux acteurs de l'industrie du transport. Avez-vous consulté les touristes canadiens et étrangers, ceux qui sont les consommateurs du transport aérien puis ceux qui pratiquent le tourisme dont on a tellement besoin, quand vous avez élaboré cette stratégie? Y a-t-il une façon de consulter ces touristes pour savoir comment ils trouvent notre transport aérien lorsqu'ils viennent chez nous?

M. Bernier : C'était la responsabilité de la Commission canadienne du tourisme. Lorsque la Commission canadienne du tourisme établit son plan stratégique pour établir les sommes d'argent qu'elle va dépenser dans des marchés cibles, elle fait justement des groupes de consultation. Elle s'occupe de regarder pourquoi les gens veulent venir visiter le Canada. Ils veulent venir visiter le Canada pour la beauté géographique du pays, mais aussi pour avoir des expériences touristiques. La commission a lancé, il y a déjà quelques mois, son concours pour les petits entrepreneurs québécois, canadiens, pour faire en sorte que ceux qui ont une expérience à offrir à l'étranger, que cela puisse se faire sur la vitrine de la Commission canadienne du tourisme. Quelqu'un qui veut faire

businesses that offer packages with two or three days of riding with camping and everything. It is the type of experience that people want to have to explore Canada.

When the Canadian Tourism Commission promotes or advertises Canada, it also promotes and advertises these small businesses that offer different experiences, whether it is rafting in the Quebec City area or others. These people have an international showcase thanks to the Canadian Tourism Commission.

When I was in China, people told me that they wanted to explore Canada's beauty and have experiences. We know that because of studies by the Canadian Tourism Commission.

To answer your question, before preparing the strategic plan, we try to see what people are looking for. We know they are looking for beautiful scenery and new experiences. After that, the commission, along with the tourism industry, launched that collection of experiences that is on the commission's website and is used to promote Canada in different countries.

To date, this approach has been working. Canada's reputation, or the branding of the commission is: "Keep Exploring." That is how the commission sells Canada, by using the slogan, "Keep Exploring." God knows that there is a lot to explore in Canada. As Minister of Tourism, I visit a lot of tourist sites. I would like foreign visitors to be able to do so as well. With the commission, the marketing is good and things are going well.

Senator Boisvenu: A question occurred to me after the visit by the airport managers who came to present their complaints to us.

The American President announced a huge investment a few months ago. I am talking to you perhaps not as Minister of Tourism, but as a minister of the government of which I am a part. President Obama announced investments, through subsidies to airports, of \$40 billion over the coming years to make the airports competitive. We know how much this initiative has hurt some airports in Canada, including those in Montreal and Toronto, given the proximity of American airports. Some airport managers, including Montreal's, told us that the big airports did not have access to government help to improve their equipment, whereas small airports have access to this government help.

Given that the majority of tourists come through the big airports, should the government not consider more economic support for the big airports so they can develop their infrastructure and be more competitive with their American rivals?

de l'équitation, par exemple, dans les Rocheuses, il y a des petites firmes, petites entreprises familiales qui vont offrir une ballade pendant deux, trois jours d'équitation avec camping et tout. C'est le genre d'expérience que les gens veulent avoir pour découvrir le Canada.

Lorsque la Commission canadienne du tourisme fait la promotion ou la publicité du Canada, elle fait aussi la promotion et la publicité de ces petites entreprises qui offrent différentes expériences, que ce soit le rafting dans la région de Québec ou autres. Donc ces gens ont une vitrine internationale par l'entremise de la Commission canadienne du tourisme.

Lorsque j'étais en Chine, les gens me disaient vouloir découvrir les beautés du Canada et avoir des expériences. On le sait à cause des études de la Commission canadienne du tourisme.

Pour répondre à votre question, avant de faire le plan stratégique, on essaie de voir ce que les gens recherchent. On sait qu'ils recherchent la beauté des paysages et de nouvelles expériences. Suite à cela, la commission a lancé, avec l'industrie touristique, cette collection d'expériences qui est sur le site Internet de la commission et dont elle se sert pour faire la promotion dans différents pays.

Jusqu'à maintenant, cette façon de faire fonctionne. La réputation du Canada, ou le *branding* de la commission est : « Explorer sans fin ». C'est ainsi que la commission vend le Canada, en utilisant la phrase « Explorer sans fin ». Dieu sait qu'il y a au Canada beaucoup de choses à explorer. En tant que ministre du Tourisme, j'ai du pain sur la planche pour visiter plusieurs sites touristiques. J'aimerais que les étrangers puissent le faire. Avec la participation de la commission, le marketing est bon et les choses vont bien.

Le sénateur Boisvenu : Une question m'est venue à l'idée, suite à la visite des gestionnaires d'aéroports qui sont venus nous présenter leurs doléances.

Le président américain vient d'annoncer, il y a quelques mois, un investissement massif. Je ne vous parle peut-être pas en tant que ministre du Tourisme, mais comme ministre du gouvernement dont je fais partie. Le président Obama a annoncé des investissements, par le biais des subventions pour les aéroports, de l'ordre de 40 milliards de dollars pour les prochaines années afin de rendre les aéroports compétitifs. On sait combien cette initiative a nui à certains aéroports du Canada, dont ceux de Montréal et de Toronto, étant donné la proximité des aéroports américains. Certains gestionnaires d'aéroports, dont celui de Montréal, nous ont dit que les grands aéroports n'avaient pas accès à l'aide gouvernementale pour améliorer leur équipement, alors que les petits aéroports ont accès à cette aide du gouvernement.

Compte tenu du fait que la majorité des touristes arrivent par les grands aéroports, le gouvernement ne devrait-il pas considérer un soutien économique plus important aux grands aéroports pour qu'ils puissent développer leur infrastructure et leur permettre d'être plus compétitif avec leurs concurrents américains?

Mr. Bernier: You are right in saying that the American government and those of other countries in Europe subsidize their airports with staggering amounts.

We have not done that in several years for the big airports in Canada. That has not stopped them from modernizing. You are right in saying that under our economic stimulus program, which ended on March 31, 2011, amounts were allocated for small airports to lengthen or widen runways. These initiatives were taken in collaboration with the three levels of government. As you know, the program was shared with the municipality concerned — usually, these airports belong to small municipalities — with a third coming from the Government of Quebec and the other third from the Government of Canada.

Through the infrastructure stimulus plan to simulate the economy, which ended in 2011, it was possible for small airports to receive certain amounts. The national strategy of the Government of Canada for big airports is to not subsidize them directly, even though the Americans do. We do not want to start a subsidy war. We want to look at ways to lower costs with the industry. We did it with rent, as I said earlier. Other things like that could be done. I think the government will be willing to examine this committee's recommendations.

I met with the representatives of Canada's airports. Mr. Lebel also met with them. We are aware of the concerns they shared with you. These concerns are legitimate. However, in a context of budgetary restrictions, as you know, the budget must be balanced as soon as possible. The airports do not expect huge amounts to be allocated to them in the next budget as direct subsidies. They expect us to examine the model and ways to make them more competitive, and we are willing to do so, but without changing the actual basis of the Canadian model.

The Chair: Mr. Minister, I would like to thank you for your presence and your presentation. As you have seen, the members of the Senate Transport Committee are warm and welcoming. I would ask the minister, if he is available over the next weeks, to appear before our committee again. It would be a pleasure for us to have him again.

Mr. Bernier: I will take note of that. For my information, when will your committee finish its work?

The Chair: Our preliminary report on airports will be published in the coming months. However, a more comprehensive study on aviation in general may include the Far North and international competition. In the spring, a preliminary report will cover, among other things, the notion of airport governance and fees.

Mr. Bernier: By the spring, my colleague Mr. Lebel —

M. Bernier : Vous avez raison de dire que le gouvernement américain et ceux d'autres pays d'Europe subventionnent leurs aéroports avec des montants assez faramineux.

Pour les grands aéroports au Canada, nous ne l'avons pas fait depuis plusieurs années. Cela n'a pas empêché ces aéroports de se moderniser. Vous avez raison de dire que dans le cadre de notre programme de stimulation économique, qui a pris fin le 31 mars 2011, des sommes ont été allouées à des petits aéroports pour allonger ou élargir des pistes. Ces initiatives se sont faites en collaboration avec les trois paliers de gouvernements. Comme vous le savez, le programme était partagé avec la municipalité concernée — habituellement, ces aéroports appartiennent à des petites municipalités — un tiers venait du gouvernement du Québec et l'autre tiers du gouvernement du Canada.

Il a pu arriver, par l'entremise du plan de stimulation de l'infrastructure pour stimuler l'économie, qui a pris fin en 2011, que de petits aéroports aient pu bénéficier de certaines sommes. La stratégie nationale du gouvernement du Canada pour les grands aéroports consiste à ne pas subventionner directement, bien que les Américains le fassent. On ne veut pas déclencher une guerre de subventions. Nous voulons examiner avec l'industrie des façons de diminuer les coûts. On l'a fait avec les loyers, comme je l'ai indiqué plus tôt. D'autres choses pourraient être faites en ce sens. Je crois que le gouvernement sera disposé à examiner les recommandations de ce comité.

J'ai rencontré les représentants des aéroports du Canada. M. Lebel a également eu une rencontre avec eux. Nous sommes au courant des préoccupations dont ils vous ont fait part. Ces préoccupations sont légitimes. Toutefois, dans un contexte de restrictions budgétaires, comme vous le savez, il faut revenir à l'équilibre budgétaire le plus rapidement possible. Les aéroports ne s'attendent pas à ce qu'on affecte des sommes énormes dans le prochain budget à titre de subventions directes. Ils s'attendent à ce qu'on examine le modèle et des façons de les rendre plus compétitifs, et nous sommes disposé à le faire, mais sans toucher au fondement même du modèle canadien.

Le président : Monsieur ministre, je tiens à vous remercier de votre présence et de votre présentation. Comme vous avez pu le constater, les membres du Comité sénatorial des transports sont accueillants et chaleureux. Je demanderais au ministre, s'il est disponible au cours des prochaines semaines, de revenir comparaître devant notre comité. Ce sera un plaisir pour nous de l'accueillir à nouveau.

M. Bernier : J'en prends bonne note. Pour mon information personnelle, votre comité termine ses travaux quand?

Le président : Notre rapport préliminaire sur les aéroports paraîtra dans les prochains mois. Toutefois, une étude plus globale sur l'aviation en général pourra inclure le Grand Nord et la compétition internationale. Au printemps, un rapport préliminaire portera, entre autres, sur la notion de gouvernance des aéroports et les frais.

M. Bernier : Mon collègue, M. Lebel, d'ici le printemps...

The Chair: We will certainly find time to have him, if he wishes. Minister, thank you once again.

[English]

I would like to remind our audience and honourable senators that our next meeting will be on the morning of Tuesday, February 28. We will hear from Mr. Garth Atkinson, President and Chief Executive Officer of the Calgary Airport Authority, and Mr. Larry Berg, President and CEO of the Vancouver Airport Authority.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Tuesday, February 28, 2012

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

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

[Translation]

The Chair: Honourable senators, I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order.

[English]

This morning, we continue our study on the Canadian airline industry. Appearing before us are Mr. Garth Atkinson, President and Chief Executive Officer of the Calgary Airport Authority; and Mr. Larry Berg, President and Chief Executive Officer of the Vancouver Airport Authority.

Mr. Atkinson, I understand you will be speaking first. Following your presentation, we will hear from Mr. Berg and then proceed with questions. Mr. Atkinson, you have the floor.

Garth Atkinson, President and Chief Executive Officer, Calgary Airport Authority: Thank you, Mr. Chair, and good morning, honourable senators. As the chair indicated, I am the President and CEO of the Calgary Airport Authority. Very briefly, I have been involved in airports for 35 years. I moved from Pearson Airport to Calgary in 1981. I started with the Calgary Airport Authority at transfer in 1992 as Vice President and Chief Financial Officer, and I became the Chief Executive Officer in January 2001.

We have been in business in Calgary as the airport authority for almost 20 years. We are a mature business. Our traffic has grown 165 per cent to 12.8 million passengers. We have invested \$1.5 billion in airport facilities to date, and we are currently

Le président : Nous pourrions certainement trouver du temps pour l'accueillir, s'il le désire. Monsieur le ministre, merci encore une fois.

[Traduction]

Je tiens à rappeler aux honorables sénateurs et à notre public que notre prochaine séance aura lieu le mardi 28 février en matinée. Nous recevrons M. Garth Atkinson, PDG de l'administration aéroportuaire de Calgary, ainsi que M. Larry Berg, PDG de l'administration aéroportuaire de Vancouver.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mardi 28 février 2012

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

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

[Français]

Le président : Honorables sénateurs, je déclare cette séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications ouverte.

[Traduction]

Ce matin, nous poursuivons notre étude du secteur canadien du transport aérien. Nous avons avec nous M. Garth Atkinson, président et directeur général de la Calgary Airport Authority; et M. Larry Berg, président et directeur général de la Vancouver Airport Authority.

Monsieur Atkinson, j'ai compris que vous prendriez la parole en premier. Suite à votre témoignage, nous entendrons celui de M. Berg avant de passer aux questions. Monsieur Atkinson, vous avez la parole.

Garth Atkinson, président et directeur général, Calgary Airport Authority : Merci monsieur le président, et bonjour honorables sénateurs. Comme le président l'a indiqué, je suis le président-directeur général de la Calgary Airport Authority. Rapidement, je travaille dans le domaine des aéroports depuis 35 ans. J'ai quitté l'aéroport Pearson pour celui de Calgary en 1981. J'ai commencé à travailler à la Calgary Airport Authority au moment du transfert en 1992 en tant que vice-président et directeur financier avant de devenir président-directeur général en janvier 2001.

La Calgary Airport Authority exerce ses activités depuis près de 20 ans. C'est une entreprise qui est parvenue à maturité. Le volume de passagers a augmenté de 165 p. 100 pour atteindre 12,8 millions. À ce jour, nous avons investi 1,5 million de dollars

engaged in one of Canada's largest construction projects: our \$2 billion Airport Development Project comprised of a new runway and international terminal.

The CAA also operates Springbank Airport to the west of Calgary. We have invested over \$34 million at Springbank, which we consider to be Canada's finest general aviation airport and an important light aircraft reliever airport for Calgary.

We have a highly engaged board of directors appointed by four different organizations. Collectively, the board has a wide distribution of skills and backgrounds, and individual directors owe their fiduciary responsibility to the corporation and to meeting our corporate purposes as defined under the Regional Airports Authorities Act of Alberta.

Broadly speaking, the policy movements over a period of decades in Canada to separate the role of government aviation regulation from that of government operation of airlines, airports and air navigation have been absolutely the right moves. In the case of airports, the creation of local, non-share capital, non-taxable corporations has been an outstanding success story. Quite simply, the Government of Canada got it right when it came to creating a highly effective model for the governance, operation and development of Canadian airports. I have examined carefully the arguments put forward by some that Canada, in the future, should attempt to move toward a fully private share-capital structure for airports. I find these arguments totally without merit and not in the best interests of either airport stakeholders or the broader community.

In general, Canada has a safe, vibrant aviation system that is well suited to meeting the needs of our relatively small but very geographically dispersed population. My first suggestion, therefore, if the government is considering changes to the existing policy framework, is based on the central idea behind the Hippocratic oath; quite simply, "do no harm." Within that overarching context, I have observed on some of the comments and questions to date in these hearings, and I will therefore focus my further comments today on seven specific issues and, in some cases, suggestions.

The first issue is international air access. In past years, this has been a significant disadvantage for Canada and for Calgary. We acknowledge, however, that Canada has made significant progress in this area over the past few years and current air access agreements are providing good opportunities for further growth. We do support the continued development of "open skies" over time, while acknowledging that these agreements do need to provide reasonable reciprocal opportunities for Canadian companies and Canadian economic interests. To put this issue

dans les installations aéroportuaires et nous participons actuellement à l'un des plus grands projets de construction du Canada : notre projet de développement aéroportuaire de 2 milliards de dollars comprend la création d'une nouvelle piste et d'un terminal international.

La CAA exploite aussi l'aéroport de Springbank à l'ouest de Calgary. Nous avons investi plus de 34 millions de dollars à cet aéroport, que nous considérons comme étant le meilleur aéroport d'aviation générale au Canada, de même qu'un important aéroport de délestage pour aéronefs de faible tonnage pour Calgary.

Nous disposons d'un conseil d'administration très actif nommé par quatre organisations différentes. Collectivement, ce conseil d'administration possède un large éventail de compétences et d'expertise, et les administrateurs ont une responsabilité fiduciaire à l'endroit de la société et pour ce qui est d'atteindre les objectifs de celle-ci tel que défini par la Regional Airports Authorities Act de l'Alberta.

D'un point de vue général, les changements de politique auxquels on a assisté sur une période de plusieurs décennies au Canada, visant à distinguer le rôle de la réglementation de l'aviation par les gouvernements et de l'exploitation de compagnies aériennes par le gouvernement, les aéroports et la navigation aérienne, nous ont fait évoluer dans la bonne direction. Dans le cas des aéroports, la création de sociétés locales, sans capital-actions, et non imposables est une réussite retentissante. Bref, lorsqu'il a été question de créer un modèle hautement efficace de gouvernance, d'exploitation et de développement des aéroports canadiens, le gouvernement du Canada a fait ce qu'il fallait. J'ai examiné attentivement les arguments avancés par certains selon lesquels le Canada, à l'avenir, devrait tendre vers une structure à capital-actions, entièrement privée, pour les aéroports. Je ne vois pas l'avantage de ces arguments qui ne sont ni dans l'intérêt des intervenants des aéroports ni dans celui de la collectivité en général.

En général, le Canada est doté d'un réseau aérien sécuritaire et dynamique, qui permet bien de répondre aux besoins de notre population relativement faible mais éparses sur le plan géographique. Ma première suggestion, donc, si le gouvernement envisage de modifier le cadre politique existant, est fondée sur le principe fondamental du serment d'Hippocrate qui consiste à ne pas causer de tort. Dans ce contexte, j'ai examiné attentivement certaines observations et certaines questions que l'on a pu entendre jusqu'à présent au cours de ces audiences, et mes observations d'aujourd'hui se concentreront donc sur sept questions spécifiques, et dans certains cas, des suggestions.

La première question est celle de l'accès à l'espace aérien international. Depuis les dernières années, cela constitue un désavantage considérable pour le Canada et pour Calgary. Nous reconnaissons cependant que le Canada a fait des progrès considérables dans ce domaine au cours des dernières années et les ententes actuelles en matière d'accès à l'espace aérien nous offrent de bonnes possibilités de croissance. Nous appuyons le développement du principe de « ciels ouverts » au fil du temps, tout en reconnaissant que ces ententes doivent comprendre des

another way, economic practicality should trump abstract ideology. Most importantly, when new agreements are being negotiated, the related opportunities must be open to all Canadian cities without restriction.

The second issue is that we are very concerned with the service level provided by U.S. Customs and Border Protection under the Canada-U.S. Air Transport Preclearance Agreement. Canadian airports have made huge investments in preclearance facilities — huge investments that did not have to be made at corresponding airports in the United States. Under article 5 of the agreement, the United States is required to provide a high level of service to the traveling public. It is our clear view that this standard is not being met at Calgary and that this deficiency is an impediment to the efficient and effective movement of people between our countries.

Third is a specific suggestion I have with regard to the Canadian Air Transport Security Authority, CATSA. There is a clear opportunity for the government to further separate the roles of regulator and operator when it comes to security screening services. Following the successful models of airports NAV CANADA should be reconstituted as a non-share capital, not-for-profit corporation with a similar ability to control its own finances and be fully accountable for service delivery. These are attributes that will never be achieved with the current model.

The fourth issue is airport-airline relationships. Airports and airlines need each other, and airports and airlines do business together. These are business relationships. Airports as infrastructure-intensive businesses have 30-plus-year business plans, whereas airlines have much shorter plans and options. Airlines are accountable to their individual shareholders, whereas airports must act to balance the interests in support of the broader community. These structural differences will always produce some friction, but this is a positive friction that leads to effective negotiated solutions.

The fifth issue is foreign investment restrictions in the airline sector. Although I have heard many industry pundits opine that this is a significant issue and changes are needed, it is not apparent what compelling problems such changes would be addressing at this time. Canada has two great airlines in WestJet and Air Canada and a rapidly growing independent carrier in Porter Airlines. The benefits of retaining head offices and the related decision making in Canada for this unique and essential Canadian industry should be clear to anyone.

avantages réciproques raisonnables pour les entreprises canadiennes et pour les intérêts économiques du Canada. En d'autres termes, les impératifs pratiques de l'économie doivent primer sur une idéologie abstraite. Mais ce qui est le plus important, c'est que lorsque de nouvelles ententes sont négociées, les possibilités que cela entraîne doivent être ouvertes à toutes les villes canadiennes sans exception.

La deuxième question, c'est que nous sommes très préoccupés par le niveau de service fourni par les services des douanes américains en vertu de l'accord de précontrôle de transport aérien canado-américain. Les aéroports canadiens ont investi massivement dans les installations de précontrôle — des investissements énormes qui n'étaient pas exigés dans les aéroports correspondants aux États-Unis. En vertu de l'article 5 de l'accord, les États-Unis doivent fournir un niveau de service élevé aux passagers. Nous sommes d'avis, très clairement, que cette norme n'est pas satisfaite à l'aéroport de Calgary et que cette déficience constitue un obstacle au déplacement efficace et efficace de passagers entre nos deux pays.

Troisièmement, j'ai une suggestion précise concernant l'administration canadienne de la sûreté du transport aérien ou ACSTA. Le gouvernement a une possibilité très claire de séparer davantage les rôles d'agent de réglementation et d'agent d'exploitation lorsqu'il est question des services de contrôle de sûreté. S'inspirant des modèles de réussite des aéroports, NAV CANADA devrait être reconstitué comme société sans capital-actions à but non lucratif dotée d'une capacité similaire de contrôler ses propres finances et de rendre des comptes concernant la prestation de service. Il s'agit là de caractéristiques qui ne pourront jamais être atteintes en vertu du modèle actuel.

Le quatrième point concerne les relations entre les aéroports et les compagnies aériennes. Elles ont besoin les uns des autres et doivent collaborer. Il s'agit de relations d'affaires. Les aéroports sont des entreprises dotées d'une infrastructure complexe avec des plans d'affaires s'échelonnant sur plus de 30 ans, alors que les compagnies aériennes ont des plans d'affaires beaucoup plus courts et des options à plus court terme. Les compagnies aériennes doivent rendre des comptes à leurs actionnaires alors que les aéroports doivent agir dans l'intérêt de la collectivité. Ces différences structurelles seront toujours source de tension, mais il s'agit d'une tension positive qui permet de négocier des solutions efficaces.

Le cinquième point est celui des limites à l'investissement étranger dans le secteur du transport aérien. Bien qu'un grand nombre d'experts du secteur s'entendent à dire que ceci est un problème considérable et que des changements sont nécessaires, il est difficile de cerner quels problèmes graves ces changements permettraient de résoudre à ce moment. Le Canada a deux grandes compagnies aériennes, à savoir WestJet et Air Canada, et un transporteur indépendant qui connaît une croissance rapide, Porter Airlines. Les avantages de conserver des sièges sociaux de ces entreprises ainsi que le processus décisionnel qui les accompagne au Canada, pour ce secteur unique et essentiel de l'économie canadienne, sont indéniables.

The sixth issue is cost recovery and cross-border competitiveness. There are a few countries in the world that use their airlines or airports to leverage broader economic opportunities. Canada does not do this and has what I describe as an intense user-pay “plus” model for the aviation sector. I will get to the “plus” in a moment.

The United States has, at least currently, a less intense user-pay model and, therefore, Canadian airports and aviation interests do have some systemic disadvantages. I note that many products often cost less in the United States, whether that product is real estate, cars, food or consumer goods. Aviation is, therefore, somewhat handicapped, but it is by no means alone. I am not suggesting at all that the disparity in costs is a good thing but simply that the disparity needs to be viewed in the wider economic context. As the United States begins the process of closing its large budget deficit, it is possible that there may be less systemic disadvantage in the future.

The “plus” in our intense user-pay system is, of course, federal airport rent. By the end of 2011, Canadian airport authorities had invested over \$16 billion in facilities and equipment, but they had also paid over \$4 billion in federal airport rent. At Calgary alone, we have paid \$384 million in federal rent since 1992.

At these levels, it is clear to any informed observer that federal airport rent is a tax, not a return on investment or even a commission. The differentiating factor about rent is that it does not buy steel and concrete or pay wages; it is simply a tax that flows into general federal revenues. The most disturbing aspect of the federal rent formula is that rent is assessed on revenues that are derived 100 per cent from airport users to pay for new infrastructure that the government played no role in creating.

There are solutions to the airport rent problem, given a certain amount of political will and vision. Rent could be capped, gradually scaled back and eliminated over a 20-year period. Twenty years may seem like a long time, but in hindsight it may look like a miracle solution.

The rent discussion brings me to the final point I will make this morning, which is with regard to the term structure of airport leases. There is no policy reason for the government to continue with a perpetual leasehold interest in airports, and airport authorities are quite capable of taking on full property ownership under the current corporate model. Among other aspects, the current structure imposes significant additional and unnecessary costs on both the authority and the government. Very importantly, when the outstanding terms reach 40 years and less, the authority’s business will become at first dysfunctional and then impossible.

Le sixième point est celui du recouvrement des coûts et la compétitivité transfrontalière. Peu de pays dans le monde utilise leurs compagnies aériennes ou leurs aéroports afin de favoriser la création de possibilités économiques. Ce n’est pas le cas du Canada qui a ce que je décrirais comme un modèle amélioré financé par les utilisateurs pour son secteur du transport aérien. J’expliquerai un peu plus tard pourquoi j’ai dit « amélioré ».

Les États-Unis ont, du moins pour le moment, un modèle financé par les utilisateurs moins intensifs et, donc, les aéroports canadiens et les intérêts de l’aviation se heurtent à des inconvénients systémiques. Il faut remarquer que bien des produits coûtent souvent moins cher aux États-Unis, qu’il s’agisse d’immobilier, d’automobiles, d’alimentation ou de biens de consommation. L’aviation se trouve donc quelque peu handicapée, mais elle n’est pas toute seule. Je ne suis pas en train de suggérer que cette différence de coûts est une bonne chose, mais simplement que cette disparité doit être prise dans un contexte économique plus large. Alors que les États-Unis commencent à réduire leur énorme déficit budgétaire, il se peut qu’il y ait, à l’avenir, un désavantage systémique moindre.

J’ai dit que notre système financé par les utilisateurs était amélioré en raison, bien sûr, des loyers des aéroports fédéraux. À la fin de 2011, les autorités aéroportuaires canadiennes avaient investi plus de 16 milliards de dollars dans les installations et l’équipement, mais ont aussi déboursé plus de 4 milliards de dollars en loyers aéroportuaires fédéraux. À Calgary, nous avons payé 384 millions de dollars de loyer fédéral depuis 1992.

À ces niveaux, il est clair, pour un observateur relativement bien informé, que ce loyer d’aéroport fédéral est une taxe, et non un rendement du capital investi ou une commission. Ce qui distingue ce loyer, c’est qu’il ne permet pas d’acheter de l’acier ou du ciment ou de payer des salaires; c’est tout simplement une taxe qui alimente les caisses fédérales. L’aspect le plus troublant de la formule de calcul du loyer fédéral est que le loyer est évalué en fonction de recettes qui proviennent à 100 p. 100 de nouvelles infrastructures financées par les usagers, et que le gouvernement n’a aucunement contribué à créer.

Si l’on fait preuve de volonté et de vision politique, il existe des solutions au problème des loyers d’aéroport. On pourrait imposer un plafond à ces loyers, les réduire progressivement pour les éliminer sur une période de 20 ans. Cela peut sembler long, mais au final, cela pourrait s’avérer une solution miracle.

La question des loyers m’amène au dernier point que j’aimerais aborder ce matin, et qui a trait aux modalités des baux aéroportuaires. Il n’y a pas de raison politique pour que le gouvernement continue dans la voie d’un intérêt à bail permanent pour les aéroports, car les autorités aéroportuaires sont tout à fait capables d’assurer l’entière propriété de leurs installations en vertu de leur modèle d’affaires actuel. Entre autres choses, la structure actuelle impose inutilement des coûts supplémentaires considérables à l’autorité et au gouvernement. Il est très important de comprendre que lorsque la durée des baux atteindra 40 ans et moins, les activités de l’autorité deviendront tout d’abord dysfonctionnelles, puis impossibles.

These dual problems of airport rent and leasehold term limits create an ideal opportunity to develop a win-win scenario whereby airport rents could be redefined under a new lease-to-own policy scenario. These interrelated issues should be the top priority of government with respect to airport policy, and addressing them in a proactive manner will create a more viable future for Canadian airports and the aviation industry.

Mr. Chair, thank you for the opportunity to appear before the committee. That concludes my remarks.

Larry Berg, President and Chief Executive Officer, Vancouver Airport Authority: Thank you for the opportunity to speak with you this morning. I will echo some but not all of my colleague's sentiments around the aviation industry.

I will focus on three areas principally here: I have a few thoughts on the unique governance model that Canadian airports have; I would like to chat about the opportunity for Canada to serve the Asia-Pacific gateway to the Americas, as I think it is a significant opportunity; and I will also touch on the changing competitive environment of airports and what we are doing in Vancouver to remain competitive, which is not an end in itself but in the best interests of British Columbia and Canada as well.

As a quick introduction, Vancouver is Canada's second largest airport, with about 17 million passengers, about 65 carriers and serving 120 destinations. We are pleased to say it has the most direct flights to China of any airport in North America, so we are pretty focused on that business relationship. Like Calgary, it will be our 20th anniversary this July 21. I believe Calgary and Vancouver devolved on the same day, although Calgary just slightly sooner than Vancouver. It was not a race, but we do note that.

You heard from my colleague that the government's model for airports — locally controlled, not-for-profit, private sector — is unique, but I also think it is a model that has served Canada very well. It has been very successful. Vancouver is involved in the management of 13 other airports, several of them internationally. We are in for-profit airports. We understand those models, and I can chat about some of that as we go along, if you wish.

Speaking for YVR, the airport has met the objective set by the federal government when it privatized airports. We are commercially viable, and in fact I would say we are commercially quite successful. We have a prudent financial management process that has allowed us to invest in the infrastructure needed for the community and the country. We have enhanced local economic

Ce double problème des loyers aéroportuaires et de la durée des baux nous donne une occasion idéale d'élaborer une situation mutuellement avantageuse qui permettrait de redéfinir les loyers aéroportuaires dans le cadre d'un bail de location achat. Ces questions interdépendantes doivent être une priorité pour le gouvernement en matière de politique aéroportuaire, et le fait de les résoudre de manière proactive permettra d'assurer la viabilité à long terme des aéroports canadiens et de l'industrie du transport aérien.

Monsieur le président, merci de m'avoir donné la possibilité de comparaître devant votre comité. Ceci conclut mes observations.

Larry Berg, président et directeur général, Vancouver Airport Authority : Merci de me donner la possibilité de m'exprimer devant vous ce matin. Mon témoignage reflétera un certains nombre d'opinions de mon collègue concernant le secteur du transport aérien.

Je m'intéressai principalement à trois domaines : j'ai quelques observations à faire concernant le modèle de gouvernance unique qu'ont les aéroports canadiens; je vous parlerai un peu de la possibilité qu'a le Canada de desservir la Porte d'entrée de l'Asie-Pacifique vers les Amériques, car je pense que c'est une occasion importante; et j'aimerais aussi aborder l'évolution de l'environnement concurrentiel des aéroports et ce que nous faisons à Vancouver pour demeurer concurrentiels, ce qui n'est pas une fin en soi, mais c'est dans l'intérêt de la Colombie-Britannique et du Canada.

Pour vous faire une présentation rapide, je dirais que Vancouver est le deuxième aéroport le plus important au Canada, avec 17 millions de passagers, et 65 transporteurs desservant 120 destinations. Nous sommes fiers de dire que notre aéroport, en Amérique du Nord, est celui qui compte le plus grand nombre de vols directs vers la Chine, nous accordons donc une grande importance à cette relation d'affaires. Tout comme Calgary, nous allons fêter notre 20^e anniversaire le 21 juillet prochain. Je pense que les aéroports de Calgary et Vancouver ont été créés le même jour, même si Calgary a été créé juste avant Vancouver. Il ne s'agissait pas là d'une course, mais c'est quelque chose que nous gardons à l'esprit.

Mon collègue vous a expliqué que le modèle de gestion des aéroports — contrôle local, sans but lucratif, dans le secteur privé — est unique, mais je pense aussi que c'est un modèle qui a très bien servi le Canada. Cela a été une grande réussite. Vancouver participe à la gestion de 13 autres aéroports, dont certains sont à l'étranger. Nous participons à la gestion d'aéroports à but lucratif. Nous comprenons bien ces modèles, et je peux vous en parler un peu dans le cadre de mon témoignage, si vous le souhaitez.

En ce qui a trait à YVR, notre aéroport a atteint les objectifs définis par le gouvernement fédéral lorsqu'il a privatisé les aéroports. Nous sommes viables sur le plan commercial, et je dirais même que nous sommes très prospères de ce point de vue. Nous avons un processus de gestion financière prudent qui nous a permis d'investir dans les infrastructures nécessaires à la

development. There are 26,000 jobs on Sea Island where the airport is, working in the aviation industry. It contributes some \$2 billion to Canada's GDP annually. We are accountable not to shareholders but to stakeholders, our business partners and most of all to our community.

We have a local board that brings the perspective of British Columbians to the discussions. It is a board with a vast array of experience, but notably our chair was formerly the executive vice-president of Air Canada for many years, formerly the president of American Eagle. We have another director who was the vice-president of Canadian Airlines. We had the former CEO of Canadian Airlines on our board. There is a lot of airline perspective brought to the deliberations.

We have invested, since 1992, some \$2 billion in the airport and new runway and terminal facilities. When we do that, we work closely with the airlines. We discuss costs and financing with them. It is good business collaboration. We make sure we are contributing to their needs. The airlines vote on significant capital at YVR. They approve it, actually, and we take that approval to our board. It is not a question that there is not heavy consultation; there is.

I will now turn to our vision of Canada being the Asia-Pacific Gateway to the Americas, which is very important today. The need to have closer ties with Asia, particularly China, is recognized by all Canadians. That is the role the airport plays, ensuring we have those relationships. I would argue it is the role of government to ensure that policy keeps pace with the rate of change.

You have heard from others and from my colleague, Mr. Atkinson, that we need changes to Canada's aviation regime. We are not keeping pace and are behind the curve in terms of our bilateral agreements with Asian countries. For example, we do have some open skies agreements, and I am pleased with those. We have Korea, and we have had additional route rights negotiated with China. For example, Thailand, Vietnam, Singapore and Malaysia are all very restrictive agreements. These airlines would but cannot fly to Vancouver. Europe and U.S. have moved very quickly to have agreements that are more open than ours.

We recently announced a 10-year strategy to keep Vancouver airport competitive. The first thing we did was put in a new aeronautical fee structure that gives carriers an incentive to add new services, and we froze their fees at the 2010 levels for five years up to 2015 if the carriers would agree to add service. Twenty-two of the airlines did agree, so that is a good news story for all of us, and certainly for the airlines. The province of B.C. agreed to support this initiative. It eliminated the fuel tax on

collectivité et au pays. Nous avons ainsi favorisé le développement économique local. Il y a environ 26 000 personnes qui travaillent dans le domaine du transport aérien sur l'île de Sea Island, là où se trouve l'aéroport. L'apport de notre aéroport au PIB canadien est de 2 milliards de dollars par an. Nous devons rendre des comptes non pas à des actionnaires, mais à des parties intéressées, nos partenaires d'affaires et surtout, à notre collectivité.

Nous avons un conseil d'administration local qui fait valoir les intérêts des Britanno-Colombiens. C'est un conseil d'administration dont les membres ont de l'expérience dans un large éventail de domaines, mais surtout, notre président a été le vice-président directeur d'Air Canada pendant plusieurs années, et a aussi été le président d'American Eagle. L'un des autres administrateurs est un ancien vice-président de Canadian Airlines. Nous avons l'ancien PDG de Canadian Airlines à bord. Nos discussions tiennent énormément compte du point de vue des compagnies aériennes.

Depuis 1992, nous avons investi environ 2 milliards de dollars dans l'aéroport ainsi que la construction d'une nouvelle piste et de nouveaux terminaux. Ce faisant, nous collaborons étroitement avec les compagnies aériennes. Nous discutons de coûts et de financement avec elles. C'est une bonne relation de collaboration. Nous nous assurons de contribuer à répondre à leurs besoins. Les compagnies aériennes se prononcent sur les grands projets d'immobilisation à YVR. En fait, elles les approuvent avant qu'ils soient examinés par notre conseil d'administration. Il ne fait aucun doute qu'il y a un processus de consultation complexe.

Je parlerai maintenant de notre vision selon laquelle le Canada devrait devenir la porte d'entrée de l'Asie-Pacifique pour les Amériques, ce qui est extrêmement important aujourd'hui. La nécessité de tisser des liens plus étroits avec l'Asie, notamment la Chine, est reconnue par tous les Canadiens. Le fait d'assurer ces relations est le rôle que joue l'aéroport. Je dirais même que c'est le rôle du gouvernement de s'assurer que les politiques en place reflètent le rythme des changements qui s'opèrent.

Mon collègue, M. Atkinson, et d'autres témoins, vous ont dit que nous devons modifier le régime du transport aérien au Canada. Nous ne suivons pas le rythme et sommes même un peu en retard pour ce qui est de nos accords bilatéraux avec les pays asiatiques. Par exemple, nous avons des accords « ciels ouverts », et je m'en félicite. Nous avons la Corée, et nous avons négocié avec la Chine des droits de route supplémentaires. Par exemple, la Thaïlande, le Vietnam, Singapour et la Malaisie font l'objet d'accords très contraignants. Même si elles le souhaitent, ces compagnies aériennes ne peuvent se rendre à Vancouver. L'Europe et les États-Unis ont été plus rapides pour conclure des accords plus ouverts que les nôtres.

Nous avons annoncé récemment la mise en place d'une stratégie décennale visant à maintenir la compétitivité de l'aéroport de Vancouver. La première chose que nous avons faite a été de mettre en place une nouvelle structure de frais aéronautiques qui incitent les transporteurs à ajouter de nouveaux services, et nous avons gelé leurs frais au niveau de 2010 pour une période de cinq ans allant jusqu'en 2015 si les transporteurs acceptent d'ajouter des services. Vingt-deux compagnies aériennes

international flights of about 2 cents a litre. That was a tax that neither Washington State, California nor Alberta had, and that means about \$1 million a year to a carrier flying between Vancouver and Asia, so it was a significant move.

However, keeping fees low is not enough. We have to decrease connecting time for passengers who are connecting through Vancouver from about 90 minutes to under 60, and we are doing a number of things towards that. We have an investment program over the next 10 years of about \$1.8 billion. It has a lot to do with moving passengers and bags quicker but also has to do with runways and sewers, dykes, power, roads, et cetera.

I will say a few words about competition. There has been much in the paper lately, and you have been deliberating on it. Our competitive position as a gateway airport has changed dramatically over the last 10 years. Our geographic position as the closest airport to Asia used to be all you needed for a competitive advantage, and the competition was L.A. and San Francisco. Today, that has all changed with new, long-range aircraft. People can now fly over polar routes. Our competition today is Toronto, Chicago and New York because the carriers fly direct.

You have heard much about diversion to U.S. border airports as well. Certainly that is true in Vancouver. Bellingham is just 84 kilometres away. The carriers there market their services directly into the Lower Mainland of British Columbia. They have a lower cost structure, as my colleague mentioned, and there is not a lot we can do about that currently. Many things are cheaper — gas, food and real estate. There are a number of issues, so it is not just airports.

I would point out that this is a two-way street.

Many people from Washington State and Oregon come to YVR and fly to Asia. The traffic flow is both ways across the border; so it is not just a one-way street. I would not want to see us attempt anything that would shut that down at all. With Nexus and other programs, it is easier for people to cross the border, and they naturally do.

I will close by offering examples of the value of the unique Canadian airport governance structure. There are no shareholders, so the airport board at Vancouver can take a pretty long-term view, and they invested in the public good of a mass transit line out

étaient d'accord, ce qui est une excellente chose pour nous tous et, très certainement, pour les compagnies aériennes. La province de la Colombie-Britannique a accepté d'appuyer cette initiative. Elle a supprimé la taxe sur les carburants pour les vols internationaux qui représentaient environ deux cents par litre. C'était une taxe qui n'existait pas dans l'État de Washington, en Californie ou en Alberta, ce qui représentait environ 1 million de dollars par année pour un transporteur effectuant des vols entre Vancouver et l'Asie; c'était un geste important.

Cependant, il ne suffit pas de se contenter de limiter les frais. Il nous faut aussi diminuer le temps de correspondance pour les passagers qui transitent par Vancouver d'environ 90 minutes actuellement à moins de 60 minutes, et nous faisons un certain nombre de choses pour y parvenir. Pour les 10 prochaines années, nous avons un programme d'investissement d'environ 1,8 milliard de dollars. Cela vise principalement à accélérer le déplacement des passagers et des bagages, mais cela concerne aussi d'autres aspects comme par exemple les pistes et les égouts, les digues, l'alimentation électrique, les routes, et cetera.

J'aimerais vous parler un peu de concurrence. On en a beaucoup parlé dans les journaux dernièrement, et vous avez délibéré à ce sujet. Notre position concurrentielle à titre d'aéroport porte d'entrée a considérablement changé au cours des 10 dernières années. Notre emplacement géographique, qui faisait de nous l'aéroport le plus proche de l'Asie, était tout ce dont nous avions besoin pour assurer un avantage concurrentiel, et nos concurrents étaient Los Angeles et San Francisco. Aujourd'hui, la donne a changé avec les nouveaux aéronefs long courrier. Les gens peuvent maintenant survoler les pôles. Aujourd'hui, nos concurrents sont Toronto, Chicago et New York, car leurs transporteurs effectuent des vols directs.

Vous avez beaucoup entendu parler de la concurrence d'aéroports situés proches de la frontière américaine. Ceci est certainement vrai pour Vancouver. Bellingham ne se trouve qu'à 84 kilomètres. Les transporteurs qui y sont implantés commercialisent leurs services directement vers le sud de la Colombie-Britannique. Ils ont une structure de coûts plus faibles, comme mon collègue l'a mentionné, et on ne peut pas faire grand-chose contre cela. Bien des choses y sont moins cher — carburant, alimentation et immobilier. Il y a différents problèmes, et cela ne touche pas que les aéroports.

Je dirais qu'il y a aussi des avantages à cela.

Beaucoup de gens de l'État de Washington et de l'Oregon viennent à YVR pour prendre un vol pour l'Asie. La circulation transfrontalière se fait dans les deux sens; les choses ne se font pas que dans un sens. Il ne faudrait pas que nous tentions quelque chose qui risque de mettre un terme à tout cela. Grâce à Nexus et à d'autres programmes, il est plus facile de traverser la frontière, ce que les gens font plus volontiers.

J'aimerais conclure mes propos en vous donnant quelques exemples de l'importance du caractère unique de la structure de gouvernance aéroportuaire canadienne. N'ayant pas d'actionnaire, le conseil d'administration de l'aéroport de Vancouver peut viser

to the airport. The airport made a \$300-million investment in that. There is no revenue associated with it for the airport, and I would suggest that a shareholder-owned company would not make that investment. On the other hand, we have used our private sector skills to become commercially quite successful in retail and duty free, which has enabled us to put a five-year freeze on airline charges. I would submit that a shareholder-owned company would not do that either. There are pluses to the model that we have. Certainly, in Vancouver we believe that the right choice was made 20 years ago in setting this model up.

The Chair: Thank you, Mr. Berg. I will ask one brief question that was not addressed as far as Vancouver is concerned on the competitive nature of the gateway strategy as it pertains to visa issues and the fact that sometimes people in transit, instead of going through Canada, decide to go somewhere else. We were told that there were some constraints. How can we address those constraints?

Mr. Berg: People connecting through Vancouver and elsewhere into the U.S. are often required to have a Canadian visa as well as the U.S. visa. The problem of getting two visas is just too off-putting, so they will fly direct into L.A. or San Francisco or elsewhere if they can. We are working with the government on transit without visa for a number of countries. We are doing a China transit trial now. Passengers from China can transit through into the U.S. if they have a U.S. visa and are not required to have a Canadian visa. We are doing that trial for 12 months to see what the experience is with it. We applaud the government for that; it was a good move.

Senator Eaton: You both make good cases for leaving airport governance the way it is. You are the first to make that case, so I thank you for that.

Mr. Atkinson, for the record, can you tell me what you would do if you did not have to pay airport rent? What would you do with the money?

Mr. Atkinson: What you have to look to is the structure of the model itself, which is the main point that the Government of Canada got right. We are a closed box. We have three main sources of revenue: aeronautical fees, which is about a third; commercial revenues, such as doughnut shops and leasing land, which is about a third; and our airport transportation fee, which is about a third, but that is used exclusively to pay for new infrastructure. We simply set our overall fee levels looking out at a 30-year business plan to recover our operating and capital costs; that is it. If something changes either on the cost side, the capital

des objectifs à long terme, et il a investi dans une ligne de transport en commun de masse vers l'aéroport, un bien public. L'aéroport a investi dans ce projet à hauteur de 300 millions de dollars. L'aéroport n'en retire aucune recette, et je dirais qu'une entreprise à capital-actions ne serait pas du genre à investir dans ce genre de projet. D'un autre côté, nous avons mis à profit notre connaissance du secteur privé pour prospérer d'un point de vue commercial dans le domaine du détail et des biens hors taxe, ce qui nous a permis de geler pour cinq ans les frais imposés aux compagnies aériennes. J'ajouterais que ce n'est pas le genre de choses qu'une société à capital-actions ferait. Il s'agit des avantages du modèle que nous avons. À Vancouver, nous sommes d'avis qu'un choix judicieux a été fait il y a 20 ans, lorsqu'on a décidé de mettre ce modèle en place.

Le président : Merci, monsieur Berg. Je vous poserai une question rapide à laquelle on n'a pas répondu jusqu'à maintenant pour ce qui est de Vancouver concernant la nature concurrentielle de la stratégie de la porte d'entrée en ce qui a trait à l'émission de visas et au fait que parfois, les gens qui ont une correspondance, choisissent d'aller ailleurs qu'au Canada. On nous a dit qu'il y avait certaines restrictions. Comment peut-on y remédier?

M. Berg : Les voyageurs qui ont une correspondance vers les États-Unis à Vancouver ou ailleurs doivent souvent avoir un visa canadien de même qu'un visa américain. Le problème d'abord à obtenir deux visas, c'est que ça ajoute des délais supplémentaires, ce qui incite les gens à prendre un vol direct vers Los Angeles ou San Francisco ou ailleurs, s'ils le peuvent. Nous collaborons avec le gouvernement sur la question du transport sans visa pour un certain nombre de pays. Nous faisons en ce moment un essai avec la Chine. Les passagers provenant de la Chine peuvent transiter par notre aéroport pour prendre une correspondance vers les États-Unis s'ils ont un visa américain et qu'ils n'ont pas à obtenir un visa canadien. Nous faisons cet essai pendant 12 mois afin de voir ce que nous pouvons en tirer. Nous applaudissons le gouvernement d'avoir pris cette décision.

Le sénateur Eaton : Vous défendez tous deux très bien le fait de laisser la gouvernance aéroportuaire telle qu'elle est. Vous êtes les premiers à le faire, et je vous en remercie.

Monsieur Atkinson, pouvez-vous nous dire ce que vous feriez si vous n'aviez pas à payer de loyer aéroportuaire? Que feriez-vous de cet argent?

M. Atkinson : Ce qu'il faut regarder, c'est la structure du modèle lui-même, ce qui est le principal point que le gouvernement du Canada a bien réussi. Nous fonctionnons en circuit fermé. Nous avons trois sources de revenu : les frais aéronautiques, qui représentent environ un tiers de nos recettes; les recettes commerciales, provenant des magasins de béignes et de la location de terrain, qui représentent un autre tiers; et nous avons les frais de transport aéroportuaire, qui représentent le dernier tiers, mais ces recettes sont exclusivement consacrées à assumer le coût de nouvelles infrastructures. Nous déterminons le niveau général des

investment side or the revenue side, we simply readjust our plan. If our cost base goes down significantly, we are simply able to look at our 30-year plan and make consequential adjustments.

Generally speaking, we maximize our commercial revenue. That is just what airports do these days. Our air transportation fee is set specifically to recover long-term infrastructure, so we would normally adjust our aviation fees. We would simply counterbalance those down because we do not need them. As those airline fees go down, those go to reduced fees for the airlines. You have to assume that if we operate a reasonably competitive system, the trickle-down theory takes that down to the consumer level. You have to fundamentally believe in the model. If you do not believe or accept the nature of the model, then I do not think there is any satisfactory answer to that question. If we had shareholders, it would be a very different answer.

Senator Eaton: You make the point that hopefully it would trickle down to the airline.

Mr. Atkinson: I cannot think it would go anywhere else.

Senator Eaton: No, you cannot, but you would hope. Can you elaborate a bit about what you meant about CATSA and making it more accountable or more service friendly?

Mr. Atkinson: There is a specific fee in Canada that we all pay when we travel: the air security fee. This fee is designed primarily to cover security screening. My observation, particularly over the last 12 months, is that when the government institutes across-the-board spending reductions, every department usually gets hit. I have observed that even though there is a specific fee for security screening, CATSA gets cut like everyone else. In other words, there is something wrong here with the model.

CATSA is not in control of their funding — of course not because the government sets their funding — and they are not in control of their service levels. It is a very dysfunctional environment and then everyone criticizes CATSA, which I think is fundamentally unfair because the model is so wrong. If you would simply create them, like in NAV CANADA, and give them the ability to set their fees, run their business, deliver an accountable level of service and get on with it, that would be perfect. The government can step back and do what the government should do. The government should be a regulator. I believe there is a legitimate role for government in the area of aviation regulation, but that is where it should stop — regulation.

frais selon un plan d'affaires de 30 ans pour récupérer nos coûts d'exploitation et d'immobilisation; et c'est tout. Si une variable change du côté des coûts, des immobilisations ou des recettes, nous modifions simplement notre plan en conséquence. Si notre base de coûts diminue considérablement, nous examinons simplement notre plan de 30 ans et y apportons les ajustements nécessaires.

Généralement, nous maximisons nos recettes commerciales. C'est ce que font les aéroports de nos jours. Nos frais de transport aérien sont déterminés précisément afin de recouvrer notre infrastructure à long terme, donc, nous ajusterions normalement nos frais de transport aérien. Nous les ajusterions donc à la baisse, car nous n'en aurions pas besoin. Comme ces frais imposés aux compagnies aériennes diminuent, cela permet de réduire les frais pour les compagnies aériennes. Il fait partie de l'hypothèse que si nous exploitons un système raisonnablement concurrentiel, la théorie des effets de retombée veut que, au final, cela bénéficie aux consommateurs. Il faut être convaincu de la validité de ce modèle. Si on ne croit pas ce modèle ou que l'on n'en accepte pas la nature, je ne pense pas qu'il y ait de réponse satisfaisante à cette question. Si nous avions des actionnaires, la réponse serait toute différente.

Le sénateur Eaton : Vous avancez que l'on espère que cela aura des répercussions sur les compagnies aériennes.

M. Atkinson : Je ne pense pas que ça puisse bénéficier à qui que ce soit d'autre.

Le sénateur Eaton : Non, en effet, mais on espère. Pouvez-vous nous expliquer plus en détail ce que vous vouliez dire concernant l'ACSTA et le fait de la rendre plus transparente et mieux adaptée au service?

M. Atkinson : Il y a des frais spéciaux au Canada que l'on paye tous lorsque l'on voyage : les frais de sécurité aérienne. Ces frais sont destinés principalement à financer le coût des contrôles de sécurité. Ce que j'ai pu observer, notamment au cours des 12 derniers mois, c'est que lorsque le gouvernement impose une réduction des dépenses dans l'ensemble de l'appareil gouvernemental, chaque ministère est touché. J'ai pu observer que même s'il existe des frais spéciaux pour les contrôles de sécurité, l'ACSTA sera touchée par les compressions budgétaires comme tout le monde. En d'autres termes, il y a là un problème dans le modèle.

L'ACSTA n'a aucun contrôle sur son financement — évidemment pas, parce que le gouvernement détermine son financement — et ils n'ont pas de contrôle sur leur niveau de service. C'est un environnement très dysfonctionnel qui incite tout le monde à critiquer l'ACSTA, ce qui est fondamentalement injuste, car le modèle ne fonctionne pas. Si on la rendait autonome, comme NAV CANADA par exemple, et qu'on lui donnait la capacité de déterminer ses propres frais, de gérer ses affaires, d'assurer de façon transparente la prestation du niveau de service et de se débrouiller, ce serait parfait. Le gouvernement peut se tenir à l'écart et s'en tenir à ce qu'il est censé faire. Le gouvernement doit agir à titre d'agent de réglementation. Je pense que le rôle du gouvernement en matière

CATSA should be basically set free and held accountable, and we can all get on and enjoy security screening instead of waiting too long in lines and paying the same fee. That is my point.

Senator Eaton: Mr. Berg, on international air access, why do you think we are not more open to international carriers? Is it to protect WestJet and Air Canada?

Mr. Berg: I think there is some tendency to put the interests of Air Canada first. In many cases, I am not opposed to that. Whatever bilateral agreements we enter into must be reciprocal. In other words, Air Canada, or any other Canadian carrier, must get the same rights that the foreign carrier is getting. It also gets tied up in other trade issues, such as autos on the table at the same time as air policy is on the table. Sometimes it gets caught up in that. I believe that was the case for a number of years with South Korea. There can be automobiles and Canadian beef and other issues on the table; and it gets caught up in that. A better policy is to look at it independently because air travel is such a tremendous economic generator in terms of tourism and trade. For example, for an international flight that comes into Vancouver daily, we will hire almost 200 people at the airport and many more off-airport to service the aircraft, and so forth. It is a real economic generator, so I think it should stand alone and be seen more as a trade issue. The benefit of bilateral agreements should be examined closely.

Our policy now, as Mr. Atkinson mentioned, is often restricted. For example, for many years, Air France could not fly to Canada and still cannot without a Canada-France bilateral, so they set up shop in Seattle, Washington. Once someone has done that, it is hard to attract them across the border to change venues. We need to liberalize it, and we have made steps to do that. We have not been that proactive in Asia, and I think that is where the opportunity lies.

Senator Eaton: On that score, do you lobby the Minister of Transport? Are you persistent about that issue?

Mr. Berg: Yes.

Senator Eaton: Thank you.

Senator Eggleton: I am interested in this issue of bleeding off to U.S. airports' customers because of the lower cost structure that they have. Perhaps, Mr. Atkinson, you have come up with one possible way of dealing with ground rents, which might help in that regard — at least to own or maybe some other kind of proposition that involves airports taking over ownership as

de réglementation aérienne est légitime, mais je crois aussi qu'il devrait s'en tenir à la réglementation. L'ACSTA devrait être essentiellement autonome tout en devant rendre des comptes, ce qui nous permettrait à tous de continuer à bénéficier des contrôles de sécurité sans avoir à faire la queue indéfiniment en payant les mêmes frais. C'est ce que je veux dire.

Le sénateur Eaton : Monsieur Berg, pour ce qui est de l'accès à l'espace aérien international, pourquoi, selon vous, sommes-nous moins ouverts aux transporteurs internationaux? Cela vise-t-il à protéger WestJet et Air Canada?

M. Berg : Je pense qu'on a quelque peu tendance à faire passer les intérêts d'Air Canada en premier. Dans bien des cas, je ne m'y oppose pas. Toute entente bilatérale que nous signons doit être réciproque. En d'autres termes, Air Canada ou tout autre transporteur canadien doit jouir des mêmes droits que les transporteurs étrangers. Cela est aussi lié à d'autres questions commerciales, comme des questions relatives au commerce automobile, qui sont traitées en même temps que les questions de politique aérienne. Il y a parfois des interférences. Je crois que cela a été le cas pendant un certain nombre d'années avec la Corée du Sud. Il peut y avoir des questions relatives au commerce automobile et au bœuf canadien et autre sur la table; cela crée des interférences. La question du transport aérien doit être examinée indépendamment des autres, car c'est un secteur qui constitue un moteur économique important en matière de tourisme et de commerce. Par exemple, pour chaque vol international qui arrive à Toronto quotidiennement, nous embauchons environ 200 personnes à l'aéroport et beaucoup d'autres à l'extérieur de l'aéroport pour entretenir l'avion, et cetera. C'est un véritable moteur économique, et à ce titre, il devrait être traité de manière indépendante et vu davantage comme une question commerciale. Les avantages des accords bilatéraux devraient être examinés de près.

Comme M. Atkinson l'a mentionné, notre politique actuelle est souvent restreinte. Par exemple, pendant de nombreuses années, Air France ne pouvait pas atterrir au Canada, et c'est toujours impossible sans accord bilatéral entre le Canada et la France, de sorte que l'entreprise s'est établie à Seattle, dans l'État de Washington. Une fois qu'une entreprise le fait, il est difficile de l'attirer de l'autre côté de la frontière pour qu'elle change d'endroit. Nous devons libéraliser le système, et nous avons pris des mesures pour le faire. Nous n'avons pas été très proactifs en Asie, et je pense que c'est là que se trouvent les possibilités.

Le sénateur Eaton : À ce sujet, faites-vous du lobbying auprès du ministre des Transports? Faites-vous preuve de persistance à l'égard de cette question?

M. Berg : Oui.

Le sénateur Eaton : Merci.

Le sénateur Eggleton : Je suis curieux au sujet de la question de la perte de la clientèle au profit des aéroports américains en raison de leur structure de coûts moins élevés. Monsieur Atkinson, peut-être avez-vous trouvé une façon de traiter de la question des loyers fonciers, ce qui pourrait être utile à cet égard — au moins détenir, ou adopter un autre type de proposition en vertu de laquelle des

opposed to just leasing land from the federal government. Is that just a long-term kind of proposition or could you see short-term advantages? I am trying to figure out how to deal with this question of bleeding. It may not be so much of a case for you in Calgary as it is in Vancouver and some other port locations by the border. How can we deal with this cost factor and reduce it to stop the bleeding? Can I have your further comments on ground rents and all of that?

Mr. Atkinson: As I said, I think there are systemic issues that go far beyond air travel. I am not very knowledgeable in the area of international trade agreements, but one area Canada could look at is whether there is any unfair subsidization going on of U.S. airports. I have observed other disagreements in other industries, and I think the question may be not so much on the Canadian side as on the American side.

We have already talked about rent, so let us just put rent over here. Apart from rent, Canada has this very robust user pay system. You can agree or disagree, but that is the system we have. On the American side, it is quite clear that you can make an argument that airports, air transportation, to a degree, is not fully user pay and is somewhat subsidized, so the answer may lie on the other side of the equation, perhaps. Again, at least it is something to be looked at.

I would just make the case again that I think these are very systemic issues. I do not think, on the Canadian side, whether you like it or not, you will find any quick fix at all because these issues of cost differences go far beyond air transportation.

Mr. Berg: I would agree with that. The models are very different between Canada and the U.S. Sea-Tac, or Seattle airport, for instance, is a taxing authority, and they collect over \$100 million a year from the residents of King County on property tax. We pay, as Mr. Atkinson mentioned, at Vancouver airport, \$1 billion in federal ground rent over 20 years. Those are big structural differences. They would get federal funds in the U.S. for construction of airport facilities. We, of course, have to raise that ourselves through the airport improvement fees.

Senator Eggleton: If we cannot get a more level playing field in terms of the Americans cost reflecting what the user pay cost would be like you do here, what is the answer from our standpoint? How do we reduce this barrier? It is a competitive disadvantage we have.

Mr. Berg: It is indeed. I would join my colleague in talking about airport rent, because \$1 billion is an awful lot of money. In Vancouver's case, I do not know what the board's decision would be but, if we did not pay rent, it would be a combination of

aéroports seraient propriétaires, plutôt que de simplement louer des terres du gouvernement fédéral. S'agit-il seulement d'une proposition à long terme, ou croyez-vous qu'il pourrait y avoir des avantages à court terme? J'essaie de déterminer la meilleure façon d'aborder cette question de la perte des clients. Ce n'est peut-être pas nécessairement un enjeu majeur pour vous à Calgary comme ça l'est à Vancouver et à d'autres sites portuaires près de la frontière. Comment pouvons-nous nous attaquer aux coûts et les réduire afin de cesser l'hémorragie? Pouvez-vous formuler d'autres commentaires sur les loyers fonciers et tout cela?

M. Atkinson : Comme je l'ai dit, je pense qu'il existe des problèmes systémiques qui vont bien au-delà du transport aérien. Je ne connais pas beaucoup les accords commerciaux internationaux, mais le Canada pourrait se pencher sur la question de savoir s'il existe un système de subvention injuste dans les aéroports américains. J'ai constaté d'autres désaccords dans d'autres secteurs, et je pense que le problème ne vient pas tant du Canada que des États-Unis.

Nous avons déjà parlé des loyers, alors mettons cette question de côté. Outre les loyers, le Canada dispose d'un système très solide d'utilisateurs payeurs. On peut être d'accord ou non, mais c'est le système dont nous disposons. Aux États-Unis, on peut facilement soutenir que les aéroports et, dans une certaine mesure, le transport aérien, ne fonctionnent pas entièrement sous le principe du paiement par l'utilisateur et qu'il existe des subventions dans une certaine mesure, de sorte que la réponse se trouve peut-être de l'autre côté de l'équation. Encore une fois, c'est une question qu'il faudrait au moins envisager.

Je tiens à répéter qu'il s'agit, selon moi, de problèmes très systémiques. Je ne pense pas, du côté canadien, que vous soyez d'accord ou non, que vous trouverez une solution facile parce que les questions entourant les différences de coûts vont bien au-delà du transport aérien.

M. Berg : Je suis d'accord. Les modèles canadien et américain sont très différents. Sea-Tac, l'aéroport de Seattle, par exemple, est une autorité taxatrice qui recueille plus de 100 millions de dollars par année grâce aux impôts fonciers des habitants de King County. Comme M. Atkinson l'a mentionné, à l'aéroport de Vancouver, nous payons 1 milliard de dollars en loyer foncier au gouvernement fédéral sur 20 ans. Ce sont de grandes différences structurelles. Aux États-Unis, le gouvernement fédéral finance la construction des installations aéroportuaires. Bien sûr, nous devons trouver l'argent nous-mêmes grâce aux frais d'amélioration des aéroports.

Le sénateur Eggleton : Si nous ne pouvons pas égaliser les choses en amenant les États-Unis à utiliser le principe du paiement par l'utilisateur comme on le fait ici, quelle est la réponse, de notre point de vue? Comment réduire cet obstacle? Il s'agit d'un désavantage concurrentiel qui nous est imposé.

M. Berg : Effectivement. Comme mon collègue, j'aimerais parler des loyers des aéroports, parce que un milliard de dollars, c'est un bon montant d'argent. Dans le cas de Vancouver, je ne sais pas ce que serait la décision du conseil, mais, si nous ne

reducing the airport improvement fee and reducing airline charges. That is where the money would be spent. The consumer would be the beneficiary of that.

Senator Eggleton: Would you want to buy your airport property from the federal government?

Mr. Berg: Yes, we would be very open to that, or pre-paying the lease, negotiate an appropriate prepayment and discount it. We could finance that on the capital markets. At least the cost would be fixed. Airlines would know what the costs were, and airport authorities would know what the costs were.

Senator Eggleton: Do you see any short-term advantage for passengers? All these costs get passed on to the customers.

Mr. Berg: Our costs would be lower, and we would pass it on to the passenger.

Senator Eggleton: May I ask you also about the question of the Asia-Pacific? Senator Eaton has started you down that path in terms of the barriers to doing it. You said we should separate it off from other trade negotiations so it is not lumped in with everything else that is being negotiated with South Korea or whoever. That makes a lot of sense. Is there still not a barrier, though, in terms of Air Canada? If Air Canada does not see some advantage to them in terms of a certain route, then they will not cooperate and get an arrangement with another airline to allow them in. In the mind of Transport Canada, there has to be some quid pro quo here.

Mr. Berg: There is certainly a protectionist approach to it, in part. For example, they are careful to not allow third countries to bring in carriers from other countries and passengers over hubs like Seoul, Korea, for example.

Mr. Atkinson: I would point out again that Air Canada, whatever its challenges may be, is a Canadian company with a Canadian head office that employ thousands of Canadians. In Canada, frankly, we have a tendency to beat up on our Canadian companies and our Canadian champions, and we have to be careful. It is a complicated world. If you treat the world as a simplistic place, Canada will get burned. I have to say again that we have to be careful and sophisticated when we approach these international trade agreements.

Senator Greene: I am also very interested in the lease-to-own model that you have come up with as a way of reducing airport rents. Could you tell us an ideal way that model could work from an airport point of view? Perhaps if you need some time, I am wondering if you would like to submit something as to how that might work.

Mr. Atkinson: I am delighted to talk about it. Really, the simplicity of it is that it is such a simple model. I was involved in it deeply back in the 1980s, and the government came very close to

payons pas le loyer, on serait en mesure de réduire à la fois les frais d'amélioration aéroportuaires et les droits imposés aux compagnies aériennes. C'est ainsi que l'argent serait dépensé. Le consommateur en bénéficierait.

Le sénateur Eggleton : Souhaiteriez-vous acheter votre propriété aéroportuaire du gouvernement fédéral?

M. Berg : Oui, nous serions très ouverts à cette option, ou au prépaiement du loyer, en négociant un paiement anticipé approprié et en procédant à une remise. Nous pourrions le financer sur les marchés financiers. Au moins, le coût serait fixé. Les compagnies aériennes sauraient quels sont les coûts, et les autorités aéroportuaires le sauraient aussi.

Le sénateur Eggleton : Prévoyez-vous des avantages à court terme pour les passagers? Tous ces coûts sont transmis aux clients.

M. Berg : Nos coûts seraient moins élevés, et nous en ferions profiter les passagers.

Le sénateur Eggleton : Puis-je vous poser une question au sujet de l'Asie-Pacifique? Le sénateur Eaton a commencé à vous parler des obstacles à cette question. Vous avez dit que nous devrions établir une distinction entre cet enjeu et les autres négociations commerciales afin qu'il ne se perde pas dans tout ce qui est négocié avec la Corée du Sud, par exemple. C'est tout à fait logique. Ne continue-t-il pas toutefois à y avoir un obstacle, en ce qui concerne Air Canada? Si Air Canada considère qu'il n'y a pas vraiment d'avantages à privilégier une certaine route, elle ne va pas collaborer et conclure une entente avec une autre compagnie aérienne pour pouvoir y accéder. Selon Transports Canada, il doit y avoir un certain compromis.

M. Berg : Il y a certainement une approche protectionniste à l'égard de cette question, en partie. Par exemple, ils font attention de ne pas permettre à des pays tiers d'amener des transporteurs étrangers et des passagers dans des plaques tournantes comme Séoul, en Corée, par exemple.

M. Atkinson : J'aimerais souligner à nouveau qu'Air Canada, peu importe les difficultés auxquelles elle fait face, est une entreprise canadienne; son bureau chef est canadien et elle emploie des milliers de Canadiens. Honnêtement, le Canada a tendance à s'en prendre à ces entreprises canadiennes et aux champions du pays, et il faut faire attention. Le monde est compliqué. Si on traite le monde comme un endroit simpliste, le Canada se retrouvera dans l'embarras. Je dois répéter qu'il faut être prudent et agir de façon réfléchie lorsque nous abordons les accords commerciaux internationaux.

Le sénateur Greene : Je suis aussi très intéressé par le modèle de location-achat que vous avez trouvé pour réduire les loyers aéroportuaires. Pouvez-vous nous dire quel serait le fonctionnement idéal de ce modèle, du point de vue des aéroports? Si vous avez besoin de temps, je me demande si vous aimeriez plutôt envoyer des documents sur la façon dont ça pourrait fonctionner.

M. Atkinson : Je suis ravi d'en parler. En fait, la simplicité dans tout ça, c'est qu'il s'agit d'un modèle si simple. J'ai participé au processus de façon active dans les années 1980, et le gouvernement

simply selling the dirt, as I call it, back at that time. It could have gone either way and, in the end, they did not. Today, we have an 80-year lease. I would submit to you that an 80-year lease is, in some sense, simply a lease in perpetuity.

Here is the thing: I am going to roughly judge, but not too much, that with all of the appendixes and schedules, this is about a 10,000-page document. Over 20 years, we have gotten used to it, but you can imagine that imposes a huge amount of extra cost and extra administration on the government, which comes out every year and checks the pavements and checks that the concrete is okay. This is not a negative commitment on the public service. It is simply an unnecessary cost on both sides of the equation. Very simply, we could create an arrangement to simply transfer title of the dirt, as I call it. We would go on just as we are, as the Calgary Airport Authority, doing exactly what we do today. The only difference is we would not be a leasehold operation.

I could go on at some length, but being a leasehold entity imposes incredible complexity when you get into something as simple as leasing land to a subtenant. It is quite discouraging. The amount of cost and legal work we have to go through to lease one acre of land is a mountain of legal work on our side and the federal government side and the subtenant side. This is all completely unnecessary. I think we should get over this idea that the government needs to retain this de facto ownership in the dirt. These are Canadian-governed, non-share capital, not-for-profit corporations. We are a mature business now. This is 20 years on. It is a very simple exit strategy.

Rent is not good, but it is a big cheque to Minister Flaherty. We understand that. At the time when the federal government has a big deficit, you cannot eliminate it in one day, so have a 20-year strategy. Just cap it, start to reduce it, and then tie that to an ownership model so that we could know that, in 20 years, we will get the title, we are out of the lease and away we go. Then there is a future.

Senator Greene: That is a wonderful idea. It is an idea that we have been looking for at this committee.

My next question is on the make-up of your boards. I notice that the Calgary Chamber of Commerce, according to our research, which may not be right, has the authority to appoint eight people to the Calgary airport authority board, and the Vancouver board of trade, which is the equivalent in Vancouver, can appoint just one. I wonder how that came about and if you could comment on that.

est passé très près de simplement vendre la terre, comme j'aime le dire, à l'époque. Cela aurait pu fonctionner et, à la fin, ça n'a pas été fait. Aujourd'hui, nous avons un bail de 80 ans. Selon moi, un bail de 80 ans est, en quelque sorte, simplement un bail à perpétuité.

Voici le problème : selon mon estimation approximative, mais pas tant que ça, avec toutes les annexes et les compléments, il doit s'agir d'un document d'environ 10 000 pages. En 20 ans, nous nous y sommes habitués, mais vous pouvez imaginer que cela engendre des coûts et de l'administration supplémentaire dans une grande mesure pour le gouvernement, qui doit, chaque année, vérifier que la chaussée et le béton sont en bon état. Ce n'est pas un engagement négatif de la fonction publique. Il s'agit simplement d'un coût inutile imposé aux deux parties. Très simplement, nous pourrions créer un arrangement pour transférer simplement le titre de la terre, comme j'aime le dire. Nous continuerions comme à l'heure actuelle, sous le nom de l'Autorité aéroportuaire de Calgary, et nous ferions exactement la même chose qu'aujourd'hui. La seule différence, c'est que nous ne serions pas locataires.

Je pourrais continuer encore longtemps, mais le fait d'être locataire devient extrêmement complexe, même lorsqu'il s'agit de quelque chose d'aussi simple que de louer un terrain à un sous-locataire. C'est assez décourageant. Les coûts et la quantité de travail juridique que nous devons consentir pour louer une acre de terrain constituent une montagne de travail juridique de notre côté, du côté du gouvernement fédéral et du côté du sous-locataire. Tout cela est complètement inutile. Je pense que nous devons abandonner cette idée voulant que le gouvernement doit conserver sa propriété de fait sur la terre. Ce sont des sociétés canadiennes sans capital-actions et sans but lucratif. Nous sommes maintenant une entreprise mature. Cela fait 20 ans. C'est une stratégie de sortie très simple.

Les loyers, ce n'est pas une bonne chose, mais c'est un gros chèque pour le ministre Flaherty. Nous le comprenons. À une époque où le gouvernement fédéral fait face à un important déficit, on ne peut pas l'éliminer du jour au lendemain, de sorte qu'il faut une stratégie vicennale. Il faut établir un plafond, commencer à le réduire, puis le rattacher à un modèle de propriété de sorte que nous sachions que dans 20 ans, nous obtiendrons le titre, nous n'aurons plus de bail et nous serons libres. Ensuite, il y aura un avenir.

Le sénateur Greene : C'est une excellente idée. Il s'agit d'une idée sur laquelle notre comité se penche.

Ma prochaine question porte sur la composition de vos conseils. Selon notre recherche, qui n'est peut-être pas exacte, je remarque que la chambre de commerce de Calgary a le pouvoir de nommer huit personnes au conseil de l'autorité aéroportuaire de Calgary; la chambre de commerce de Vancouver, son équivalent vancouverois, ne peut nommer qu'une personne. Je me demande d'où vient cette pratique et si vous pouvez formuler des observations à ce sujet.

Mr. Atkinson: Absolutely. Calgary has a board appointment structure that is admittedly a little bit different than some other airport authorities. It has a history, and it goes back to the original founders of the airport authority concept in Calgary. The chamber of commerce, the long-range planning board, appoints eight, the City of Calgary appoints three, the federal government two, and Rocky View County one. Keep in mind that this is a fiduciary board, not a stakeholder board, and I make that point because these are entirely different concepts of governance and responsibility.

I have been at every board meeting for 20 years except two — I was either sick or on vacation — and when those doors close, I can honestly tell you I cannot say who appointed whom. In other words, this is a fiduciary board, and no matter who appointed those members, they act in the best interests of the corporation, period.

Beyond that, we have, in our constituting documents, a requirement that the board must contain collectively a wide range of business skills. Every time there is a vacancy, the board must look to that skill set and must act to ensure that if there are any gaps or holes, that those gaps must be filled by the next available vacancy. Through those mechanisms the board ends up being a very capable one with a broad range of business skills.

The other thing I would point out also, and you might not be aware, is that board members cannot be active politicians, government employees and they cannot be current employees of major customers such as an airline. Those issues are protected, and that has worked very positively.

I would point out that airports today are large, complex business organizations and what we need at the board level is a good diversity of broad business skills as opposed to representatives who might simply provide what I would call stakeholder input. We have an extensive array of mechanisms to consult closely with all of our stakeholder groups. I could go on for hours to tell you about all of them. This is just normal business.

Mr. Berg mentioned his big projects. We have a \$2 billion Airport Development Project going on. Both the runway, independently, and the terminal were approved by the Airline Consultative Committee. Specifically, WestJet and Air Canada approved both of those major builds independently. We do not take a step without the involvement of our stakeholders.

On our board today we have both the former president and vice-president of a major Canadian airline, and this current representation is similar to what we have had in the past. Our board makes a point of reaching out to major stakeholders. We have had the presidents of both Air Canada and WestJet speak directly to our board. Clive Beddoe, who I am sure some of you

M. Atkinson : Absolument. La structure de nomination du conseil à Calgary est un peu différente de celle des autres autorités aéroportuaires, c'est vrai. Son histoire remonte aux fondateurs originaux du concept d'autorité aéroportuaire, à Calgary. La chambre de commerce, le conseil de planification à long terme, nomme huit personnes, la Ville de Calgary en nomme trois, le gouvernement fédéral, deux, et Rocky View County nomme une personne. Gardez en tête qu'il s'agit d'un conseil fiduciaire, pas d'un conseil des parties concernées, et je souligne ce point parce que ce sont deux concepts de gouvernance et de responsabilité entièrement différents.

J'ai assisté à toutes les réunions du conseil depuis 20 ans, à l'exception de deux — j'étais malade ou en vacances — et lorsque les portes se referment, je peux vous dire en toute franchise qu'il est impossible de dire qui a nommé qui. Autrement dit, il s'agit d'un conseil fiduciaire, et peu importe qui a nommé les membres, ils agissent dans le meilleur intérêt de la société.

De plus, nos documents de constitution exigent que le conseil soit composé de personnes qui, collectivement, disposent d'une vaste gamme de compétences. Chaque fois qu'un siège devient vacant, le conseil doit examiner l'ensemble des compétences et prendre des mesures pour veiller à ce que toute lacune ou tout écart soit comblé lorsqu'un autre siège devient vacant. Grâce à ces mécanismes, le conseil finit par être très qualifié et possède une vaste gamme de compétences commerciales.

J'aimerais également souligner, et vous n'êtes peut-être pas au courant, que les membres du conseil ne peuvent pas être des politiciens actifs, des employés du gouvernement ni des employés actuels de clients majeurs comme les compagnies aériennes. Ces questions sont protégées, et cela a très bien fonctionné.

Je souligne que les aéroports sont aujourd'hui de grandes organisations commerciales complexes; nous avons besoin, au conseil, d'une bonne diversité de compétences commerciales variées, plutôt que de représentants qui ne fournissent qu'un avis intéressé. Nous avons toutes sortes de mécanismes nous permettant de consulter attentivement tous nos groupes de partenaires. Je pourrais parler pendant des heures de ce sujet. Ce ne sont que les affaires normales.

M. Berg a mentionné ses grands projets. Nous avons un projet d'amélioration aéroportuaire d'une valeur de 2 milliards de dollars en cours actuellement. La piste, de façon indépendante, et le terminal ont tous les deux été approuvés par le comité consultatif des compagnies aériennes. Plus précisément, WestJet et Air Canada ont approuvé ces deux constructions majeures de façon indépendante. Nous ne prenons aucune mesure sans la participation de nos partenaires.

Aujourd'hui, au conseil, nous avons un ancien président et un ancien vice-président d'une compagnie aérienne canadienne d'importance, et cette représentation actuelle est semblable à ce que nous avons vu auparavant. Notre conseil estime important de faire participer les principales parties concernées. Les présidents d'Air Canada et de WestJet ont tous deux discuté directement

know, the principal founder of WestJet, sits on a business advisory committee. I can assure you, Mr. Beddoe is not shy about sharing his views with us.

Back in the 1990s when NAV CANADA was established, we were asked whether we would like to appoint a member to the NAV CANADA board, and we said no. The reason we did that is we wanted a business relationship with NAV CANADA and we did not want that business relationship to be compromised or confused by having one member on their board.

To explain, many years ago, when this matter was first brought up, our board chair at that time wrote to the Air Transport Association of Canada and asked if they would be interested in appointing a member to our board. The answer was no. I phoned them and I said, "Why did you say that?" The answer they gave me was just what I told you, they said they did not want their business relationship to be compromised by having one member on our board. They just wanted to do business with us.

In summary, I believe that suggestions that fundamental changes are needed in airport board governance presents, in my view, a very dated perspective, and is basically a solution looking for a problem. Airport authority governance systems are very strong, and our stakeholder consultation processes are also highly developed and very successful.

Mr. Berg: I would concur with that. I would say the airlines have no interest in serving on the board of the Vancouver airport. They are comfortable with the business relationship we have and the level of consultation and negotiation. We, like Calgary, seek their approval of major capital. We have a weekly relationship, in many cases daily, on issues of operations. I think, if they were here, they would endorse that the level of consultation is adequate and they are comfortable with it.

To be a member of the board would complicate the relationship and, in any event, the fiduciary responsibility of the director would be to the airport authority, not to the airline that nominated them.

Our board structure is different, of course, than Calgary's. It has a wider array of nominating entities: professional associations, engineers, law society, accountants. They always send us among the best of their members.

Senator Greene: How did the difference in the two structures come about?

avec les membres de notre conseil. Clive Beddoe, le principal fondateur de WestJet, que vous connaissez sûrement, fait partie d'un comité consultatif de l'industrie. Je peux vous assurer que M. Beddoe ne se gêne pas pour nous faire connaître ses opinions.

Dans les années 1990, lors de la création de NAV CANADA, on nous a demandé si nous aimerions nommer un membre du conseil de NAV CANADA, et nous avons refusé. Nous l'avons fait parce que nous voulions entretenir une relation d'affaires avec NAV CANADA et nous ne voulions pas que cette relation d'affaires soit compromise ou confondue en ayant un membre au sein de leur conseil.

À titre d'explication, il y a de nombreuses années, quand cette question est survenue pour la première fois, le président de notre conseil à l'époque a écrit à l'Association du transport aérien du Canada pour lui demander si elle serait intéressée à nommer un membre à notre conseil. L'association a refusé. Je leur ai téléphoné pour demander pourquoi. On m'a donné la réponse que je viens de vous expliquer; l'association a dit qu'elle ne voulait pas que sa relation d'affaires soit compromise par le fait d'avoir un membre au sein de notre conseil. Elle voulait seulement faire affaire avec nous.

En résumé, je pense que les suggestions selon lesquelles les changements fondamentaux sont nécessaires au sein de la gouvernance des conseils aéroportuaires présentent, selon moi, un point de vue très désuet, et constituent essentiellement une solution sans problème. Les systèmes de gouvernance des autorités aéroportuaires sont très solides, et mon processus de consultation avec les parties concernées sont aussi très sophistiqués et fonctionnent bien.

M. Berg : Je suis d'accord. Je dirais que les compagnies aériennes ne sont pas intéressées à faire partie du conseil d'administration de l'aéroport de Vancouver. Elles sont à l'aise avec la relation d'affaires que nous entretenons, de même que le niveau de consultation et de négociation. Tout comme à Calgary, nous cherchons à obtenir leur approbation pour les investissements majeurs. Nous avons une relation hebdomadaire, dans de nombreux cas, quotidienne, en ce qui concerne les questions d'exploitation. Si elles étaient ici, je pense qu'elles confirmeraient que le niveau de consultation est adéquat et qu'elles sont à l'aise.

Si elles faisaient partie du conseil, cela compliquerait la relation et, de toute façon, la responsabilité fiduciaire de l'administrateur serait à l'égard de l'autorité aéroportuaire, et non de la compagnie aérienne qui l'a nommé.

La structure de notre conseil est différente, bien entendu, de celle de Calgary. Les entités qui nomment des membres au conseil sont plus variées : des associations professionnelles, des ingénieurs, le barreau, des comptables. Ils nous envoient toujours leurs meilleurs membres.

Le sénateur Greene : Comment expliquer la différence entre les deux structures?

Mr. Berg: It was just the wishes of the local community at the time. Vancouver was different, with the two cities represented, Richmond and Vancouver, and the association. Then they have a number of directors at large that this group picks to broaden the skill sets and to meet diversity issues.

Mr. Atkinson: In the case of Calgary, the Calgary transportation authority was one of the founding organizations of the Calgary Airport Authority and did the early negotiating. The Calgary transportation authority itself was a creature of the city and the chamber of commerce, so the roots of the original negotiations for the transfer process went back very directly in Calgary to the chamber of commerce. That is the reason for the historical involvement of the chamber as a significant appointer to the organization.

Having said that, the chamber appoints a wide range of individuals, engineers, architects and accountants, so it does not really matter in that sense.

Senator Mercer: One of my questions relates to a response to a question from one of my colleagues about what would happen if we could remove the rent and whether that would go to the passengers. One of you responded that hopefully it would trickle down to the airlines. I think, when we get to the recommendation stage here, one question I will ask myself about every recommendation is what it does for the passenger, not what it does for the profit line of the airport authorities.

That is why people are going to Bellingham and to Plattsburgh, et cetera. They are going because of the price, so we need to address that.

You have talked about the infrastructure inside the gate as I drive on to the airport property. As I get to the airport property in Vancouver, I may come by the new Skytrain that comes out from downtown, or in Calgary I may come out on the nice new highway that comes to the airport. If you go airport to airport across the country, there is infrastructure outside the gate that does not get counted as infrastructure that is yours. The federal, provincial and municipal governments all have money in those highways, bridges, tunnels, subways, Skytrain, et cetera. Is there any recognition at all by the airport authorities that that is part of the infrastructure of the airport that is provided to you, the passengers and the airlines by the governments involved?

Mr. Atkinson: It may interest you that our main road to the airport, which since we closed our other access is now very much the main road, was actually majority funded by the Calgary Airport Authority, not the federal, provincial or municipal government. It was a partnership arrangement which involved

M. Berg : C'était seulement le désir de la communauté locale à l'époque. Vancouver était différente, en raison des deux villes représentées, soit Richmond et Vancouver, et de l'association. Ils ont aussi un certain nombre d'administrateurs choisis de façon générale par le groupe pour élargir l'ensemble des compétences et assurer la diversité.

M. Atkinson : Dans le cas de Calgary, l'administration des transports de Calgary est l'une des organisations fondatrices de l'autorité aéroportuaire de Calgary et s'est chargée des premières négociations. L'administration des transports de Calgary elle-même était une créature de la ville et de la chambre de commerce, de sorte que les racines des premières négociations concernant le processus de transfert remontaient directement à la chambre de commerce à Calgary. C'est la raison expliquant la participation historique de la chambre de commerce comme organisation nominatrice importante du conseil.

Cela dit, la chambre de commerce nomme différentes personnes, des ingénieurs, des architectes et des comptables, de sorte que ça n'a pas vraiment d'importance.

Le sénateur Mercer : L'une de mes questions porte sur la réponse donnée à une question d'un de mes collègues, qui voulait savoir ce qui arriverait si nous pouvions éliminer les loyers et si les économies seraient transmises aux passagers. L'un d'entre vous a répondu qu'il espérait que cela se rende jusqu'aux compagnies aériennes. Lorsque nous aborderons l'étape des recommandations, je pense que l'une des questions que je me poserai au sujet de chaque recommandation sera de savoir quel effet elle aurait sur le passager, et pas sur les profits des autorités aéroportuaires.

C'est pour cette raison que les gens se rendent à Bellingham et à Plattsburgh, par exemple. Ils y vont en raison du prix, alors il faut se pencher sur cette question.

Vous avez parlé des infrastructures à l'intérieur des enceintes, lorsqu'on arrive au sein des propriétés aéroportuaires. Lorsque j'arrive dans la propriété aéroportuaire à Vancouver, il se peut que je rencontre le nouvel aérotrain qui vient du centre-ville ou, à Calgary, je pourrais me retrouver sur les belles autoroutes neuves qui se rendent à l'aéroport. Si on se rend dans les différents aéroports au pays, il existe des infrastructures à l'extérieur des enceintes qui ne comptent pas comme des infrastructures aéroportuaires. Les gouvernements fédéral, provinciaux et municipaux ont tous investi dans ces autoroutes, ces ponts, ces tunnels, ces métros, ces aérotrains, et cetera. Les autorités aéroportuaires reconnaissent-elles que cela fait partie de l'infrastructure de l'aéroport qui leur est offerte, de même qu'aux passagers et aux compagnies aériennes, par les gouvernements participants?

M. Atkinson : Vous serez peut-être intéressé de savoir que la principale route qui se rend à notre aéroport, qui est en fait la route principale depuis que l'autre accès a été fermé, a en fait été financée majoritairement par l'autorité aéroportuaire de Calgary, pas le gouvernement fédéral, provincial ou municipal. Il s'agissait

some levels of government and the Calgary Airport Authority, and it actually remains a public road, so it is not an exclusive-use road. It was a fair arrangement at that time.

I would point out to you, having been in this business for 35 years, that anywhere around the world the issue of connecting infrastructure between airports and their surrounding municipalities, whether that is road infrastructure, rail or tunnel infrastructure, is always a significant point of friction. It simply is. There is friction as to who pays, they are usually negotiated, complex solutions, and it will vary from jurisdiction to jurisdiction. There is no one formula that solves all of those issues. That issue is not unique to any city or country. I have been watching those issues for decades now, certainly in North America, but also around the world. That is the situation in Calgary and in many airports.

Mr. Berg: I share my colleague's views on it a bit. With respect to the Canada Line that goes to the airport, the airport authority contributed \$300 million to the \$2 billion, roughly, project to build the airport leg of that line. That was a complicated negotiation that went on for a number of years with the federal government, local government and local transit authority, and a P3 proponent at the time. It was a real good move in the community and for the airport to see the need for that.

Other than that, we have invested in infrastructure. We built a bridge between Richmond and the airport to ease traffic. The Richmond community was the beneficiary of that, as well as airport passengers. There is a good collaborative effort, but these are big costly projects, so it is difficult for cities to undertake as well. There is good consultation around it, and of course there are different views.

Senator Mercer: Mr. Berg, in your opening statement you talked about 17 million passengers, but you also said that you are involved in 13 other airports. You did not expand on that, so perhaps you could give us a little background. We are used to seeing airports that may have two airports, such as Calgary which has two airports in its control, and Toronto, which would have three, et cetera. Tell us about those other 13 airports.

Mr. Berg: We saw an opportunity in the mid-1990s, and we were asked by the Chilean government and the Bermuda government if we could help them to set up an airport authority and look at their capital programs to expand their airports. Therefore, we started to consult in that field a bit and we set up a separate company. It quickly became evident to us that the real opportunity was to operate airports, and so we set up a company and started operating airports. The first one we built was the airport in Santiago, Chile. It is a very nice airport and has been

d'un accord de partenariat entre certains ordres de gouvernement et l'autorité aéroportuaire de Calgary; la route demeure en fait publique, de sorte qu'il ne s'agit pas d'une route à usage exclusif. Il s'agissait d'une entente juste à l'époque.

Je soulignerais, étant donné mes 35 ans d'expérience dans ce secteur, que partout dans le monde, la question de l'établissement de liens d'infrastructure entre les aéroports et les municipalités environnantes, peu importe qu'il s'agisse d'une infrastructure routière, d'un chemin de fer ou d'un tunnel, constitue toujours un point de tension important. C'est comme cela, tout simplement. Il y a des tensions pour déterminer qui paie, il y a habituellement des solutions négociées complexes et celles-ci varient d'une administration à l'autre. Il n'existe pas de formule unique pour résoudre tous ces problèmes. Cette question n'est pas unique dans une ville ni un pays. Je surveille ces questions depuis des décennies, en Amérique du Nord certainement, mais aussi ailleurs dans le monde. C'est la situation qui prévaut à Calgary et dans de nombreux aéroports.

M. Berg : Je suis d'accord avec le point de vue de mon collègue, dans une certaine mesure. En ce qui concerne la Canada Line qui se rend à l'aéroport, l'autorité aéroportuaire a fourni environ 300 millions des 2 milliards de dollars nécessaires au projet consistant à construire le tronçon de la ligne dans l'aéroport. Les négociations ont été compliquées et ont duré plusieurs années entre le gouvernement fédéral, le gouvernement local et les autorités locales de transport en commun, de même qu'un promoteur de PPP à l'époque. Ça a été une très bonne chose pour la communauté et pour l'aéroport qu'on constate que c'était nécessaire.

Autrement, nous avons investi dans les infrastructures. Nous avons construit un pont entre Richmond et l'aéroport pour faciliter la circulation. La communauté de Richmond en a profité, tout comme les passagers de l'aéroport. C'est un bon effort de collaboration, mais ce sont de grands projets qui coûtent cher, de sorte qu'il est difficile pour les villes de les lancer également. De bonnes consultations sont menées autour de ces projets, et bien sûr, il y a des points de vue différents.

Le sénateur Mercer : Monsieur Berg, dans votre exposé, vous avez parlé de 17 millions de passagers, mais vous avez aussi dit que vous êtes actif dans 13 autres aéroports. Vous n'avez pas expliqué ce que vous vouliez dire, alors peut-être pourriez-vous nous donner un peu de contexte. Nous avons l'habitude de voir des aéroports qui peuvent comporter deux aéroports, comme à Calgary, qui contrôle deux aéroports, et Toronto, qui en a trois, et cetera. Parlez-nous de ces 13 autres aéroports.

M. Berg : Nous avons aperçu une possibilité au milieu des années 1990, et les gouvernements chilien et bermudien nous ont demandé si nous pouvions les aider à créer une autorité aéroportuaire et si nous pouvions examiner leurs programmes d'investissements afin de développer leurs aéroports. Par conséquent, nous avons lancé des consultations dans ce domaine et nous avons créé une société distincte. Nous avons rapidement constaté que la meilleure possibilité consistait à exploiter les aéroports, de sorte que nous avons créé une

voted one of the best airports in South America. We did not do that uniquely ourselves in that we had local partners, local pension funds and local construction companies; and we formed a partnership. That model grew to the point that we sold half that company to Citibank, who put up the money. We have since bought partnerships in part and in some cases wholly, in other airports. We operate them on a for-profit basis, and the airport authority takes dividends from that company.

Senator Mercer: The profit goes into YVR.

Mr. Berg: Correct.

Senator Mercer: That helps to maintain the cost level for the activities at the Vancouver airport.

Mr. Berg: Yes, it does.

Senator Mercer: Therefore, you should have lower fees because of that.

Mr. Berg: I believe that we have, in part. We have one of the lowest landing fees in Canada in part because of our commercial revenues; and this is part of our commercial revenue base.

Senator Doyle: I was reading through some of the testimony and what you have to do when you are a new member. The Minister of Transport was here along with some of his officials, and he mentioned that maybe the committee should be examining whether we need 26 international airports in Canada and that maybe it should be reduced to a handful of hubs. You mentioned about international air access. I was wondering what your thoughts were on that.

Mr. Berg: In some cases, I suppose, in the country, there might be a little excess or surplus airport capacity. In some provinces the airports are quite close together and sort of compete with each other. I know that some of the airlines perhaps do not want to serve both equally, but I think it would be a difficult proposition to go to communities and have them agree to close an airport. I think that would be a very tough political decision. Really, an airport is the life blood of many communities and their ability to access the broader world or the rest of Canada. I think that it would be a difficult proposition.

Senator Doyle: It would affect your access to international air travel if the numbers were reduced.

Mr. Berg: I do not think it would do that. Many of the airports one might look at in that category are not served by the international carriers. The international carriers are going to the big five or six airports in Canada primarily. Secondary airports do not attract international traffic.

Senator Doyle: It would not have any real effect at all on you.

entreprise et commencé à exploiter des aéroports. Le premier que nous avons construit était l'aéroport de Santiago, au Chili. C'est un très bel aéroport, qui a été nommé l'un des meilleurs aéroports en Amérique du Sud. Nous n'avons pas agi seuls, puisque nous avions des partenaires locaux, les régimes de pension locaux et des entreprises de construction locale; nous avons établi un partenariat. Le modèle a connu une croissance telle que nous avons vendu la moitié de l'entreprise à Citibank, qui a consenti les fonds nécessaires. Depuis, nous avons acheté des partenariats, en tout ou en partie, dans d'autres aéroports. Nous les exploitons comme des entreprises à but lucratif, et les autorités aéroportuaires recueillent les dividendes de ces entreprises.

Le sénateur Mercer : Les profits vont à YVR.

M. Berg : C'est exact.

Le sénateur Mercer : Cela contribue à conserver les niveaux de coûts des activités à l'aéroport de Vancouver.

M. Berg : Oui.

Le sénateur Mercer : Par conséquent, vos frais devraient être moins élevés.

M. Berg : Je pense qu'ils le sont, en partie. Nous imposons une redevance d'atterrissage parmi les plus basses au Canada, en partie grâce à nos revenus commerciaux; cela fait partie de notre base de revenu commercial.

Le sénateur Doyle : J'ai lu une partie des témoignages et ce que l'on doit faire quand on est un nouveau membre. Le ministre des Transports a comparu avec quelques fonctionnaires, et il a dit que notre comité devrait examiner la question de savoir si nous avons besoin de 26 aéroports internationaux au Canada et s'il pourrait être utile de réduire ce nombre à une poignée de plaques tournantes. Vous avez parlé de l'accès aérien international. Je me demandais ce que vous en pensez.

M. Berg : Dans certains cas, je suppose qu'au pays, la capacité aéroportuaire peut être un peu excédentaire. Dans certaines provinces, les aéroports sont assez rapprochés et se font en quelque sorte concurrence. Je sais que certaines compagnies aériennes ne veulent peut-être pas desservir deux aéroports de façon égale, mais je pense qu'il serait difficile de proposer aux communautés de fermer un aéroport et de leur faire accepter cette idée. Je pense que ce serait une décision politique très difficile. En réalité, un aéroport assure la vitalité de nombreuses communautés et leur capacité d'avoir accès au reste du monde ou du Canada. Je pense qu'il s'agirait d'une proposition difficile.

Le sénateur Doyle : Le fait de réduire les nombres affecterait votre accès au transport aérien international.

M. Berg : Je ne pense pas. Bon nombre des aéroports sur lesquels on peut se pencher dans cette catégorie ne sont pas desservis par les transporteurs internationaux. Les transporteurs internationaux se rendent principalement dans les cinq ou six plus grands aéroports au Canada. Les aéroports secondaires n'attirent pas le trafic international.

Le sénateur Doyle : Cela n'aurait aucun effet réel sur vous.

Mr. Berg: Not internationally, but it would certainly have an effect on the communities involved.

Senator Doyle: How competitive is the Canadian airline industry? What can we do to be more competitive? Are we competing well now?

Mr. Berg: We have high quality carriers with WestJet and Air Canada. Certainly, WestJet's fleet is effectively new and Air Canada is moving towards that with the acquisition of 787s in the next number of years to a very modern new fleet as well. We have excellent service levels on both carriers. When you fly other international carriers, you realize how good we have it in that sense, but the costs are an issue. We are a thin market here and it is a huge country. I am reminded of that when I go to China and talk to the Chinese carriers. In the early days, they asked about how many people lived in Vancouver, and I would tell them. They have cities of 30 million people. We get service from Chengdu where they have 14 million people. We are a small market. We do not have the size of business community to buy the front end of the airplane — the business seats, and that is where the margins are for the airlines. The government should take into consideration the nature of this industry in Canada and how tough it is to compete when looking at the costs.

Senator Doyle: The fee structure has a direct bearing on the competitiveness of the airline, of course.

Mr. Berg: Sure it does, yes.

Mr. Atkinson: I would say, as I said before, that governments are retrenching pretty much all over the world in providing customs services, and in the U.S. case, U.S. preclearance services, which they are finding very expensive. The more ports you have, the more expensive it is. This goes beyond air because you may find a land border where two cars go through a day, and we have a port.

You may go to Atlantic Canada, where within an hour's drive or two hour's drive you have many international ports. The question asked is: Does this make sense? Can we still do this, in today's world? I think that is a valid question that needs to be looked at.

One of the reasons I believe the U.S. is struggling with preclearance is simply that it is a big cost. I concur with Mr. Berg that this will be a struggle for a smaller community that currently has inbound customs service. This would be a significant loss in their view, if they were to lose it. That is a political reality.

You asked whether the airline industry in Canada is competitive. My answer is, yes, it is competitive. I would also say that the airline business is a very tough business. I compare it to the electricity business. You cannot store electricity, and you cannot store an airline seat. You either sell it or you lose it. Things are pretty stable today, but I am sure, as I look around the table,

M. Berg : Pas à l'échelle internationale, mais cela aurait certainement un effet sur les communautés touchées.

Le sénateur Doyle : L'industrie canadienne du transport aérien est-elle concurrentielle? Que pouvons-nous faire pour l'être davantage? Nous en sortons-nous bien maintenant?

M. Berg : Nous avons des transporteurs de haute qualité avec WestJet et Air Canada. Il est certain que la flotte de WestJet est effectivement nouvelle et Air Canada s'en va dans la même direction avec l'achat de 787, au cours des prochaines années, pour disposer d'une flotte très moderne également. Les deux transporteurs offrent d'excellents niveaux de service. Lorsque vous voyagez avec d'autres compagnies internationales, vous vous rendez compte de la chance que nous avons, mais les coûts posent un problème. Nous avons un marché mince, ici, et le pays est énorme. Je me le fais rappeler lorsque je vais en Chine et que je parle aux transporteurs chinois. Au début, ils demandaient combien d'habitants il y avait à Vancouver et je le leur disais. Ils ont des villes de 30 millions d'habitants. Nous avons des services de Chengdu, où ils ont 14 millions d'habitants. Nous sommes un petit marché. Nous n'avons pas de communauté de gens d'affaires suffisante pour acheter la partie avant d'un avion — les sièges en classe affaire, et c'est là que les compagnies aériennes enregistrent leur marge. Le gouvernement devrait tenir compte de la nature de cette industrie au Canada et du fait qu'il est difficile d'être concurrentiel lorsqu'on regarde les coûts.

Le sénateur Doyle : La structure des frais a un effet direct sur la compétitivité de la compagnie aérienne, bien entendu.

M. Berg : C'est évident, oui.

M. Atkinson : Je dirais, comme je l'ai dit précédemment, que les gouvernements entiers ou presque se retirent des services douaniers et, dans le cas des États-Unis, des services de prédédouanement qu'ils trouvent très coûteux. Plus vous avez de ports, plus c'est coûteux. Cela va même au-delà des aéroports, car vous pouvez avoir une frontière terrestre où traversent deux automobiles par jour et nous avons un port.

Allez dans la région du Canada atlantique, où en une heure ou deux de voiture, vous trouvez de nombreux ports internationaux. Voici la question : Cela vous semble-t-il logique? Peut-on continuer ainsi, dans le monde d'aujourd'hui? Je crois que c'est une question valable qui exige d'être examinée.

À mon avis, une des raisons pour lesquelles les États-Unis ont des problèmes de prédédouanement, c'est simplement que c'est très coûteux. Je suis d'accord avec M. Berg pour dire que cela sera difficile pour une petite communauté qui a actuellement des services douaniers à l'arrivée. Cela serait considéré comme une grosse perte s'ils venaient à les perdre. C'est une réalité politique.

Vous avez demandé si l'industrie canadienne du transport aérien était concurrentielle. Ma réponse est oui, elle est concurrentielle. J'ajouterais que le secteur du transport aérien est très difficile. Je le compare au secteur de l'électricité. Vous ne pouvez pas entreposer l'électricité et vous ne pouvez pas non plus entreposer un siège de compagnie aérienne. Soit vous le vendez,

that all of you will remember the years when every year in Canada, an airline went bankrupt. In fact, it was a regular thing. We have a modest amount of stability in a very tough industry. We should appreciate that. I would say to you that yes, the industry is competitive, and it is something that needs to be recognized and appreciated.

The Chair: If there are no other questions, I would like to thank Mr. Atkinson and Mr. Berg for their presentations. I am sure you will be seeing some of your remarks in our report.

Honourable senators will notice that we have delayed our Buffalo-Toronto trip. The steering committee we will meet after this committee to try to find other dates. We will get back to you next week. Next Tuesday, we will hear from Professor Ambarish Chandra, from the Rotman School of Management. The steering committee will make a report on a budget preparation for next year because we have to submit our budget by March 26. Since the activity will most likely occur, the replacement activity for Buffalo-Toronto will occur in the next budget year. We have to adapt our budget.

[*Translation*]

We will see each other again next Tuesday. Thank you very much.

I wish to thank the witnesses very much.

(The committee adjourned.)

soit vous le perdez. Les choses sont relativement stables aujourd'hui, mais je suis certain, en regardant autour de la table, que vous vous souviendrez tous des années où, chaque année, une compagnie aérienne faisait faillite au Canada. En fait, c'était une chose habituelle. Nous avons une stabilité modeste dans une industrie très difficile. Nous devrions nous en réjouir. Je vous dirais que oui, l'industrie est concurrentielle et que c'est quelque chose qu'il faut reconnaître et dont il faut se réjouir.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, j'aimerais remercier M. Atkinson et M. Berg pour leurs exposés. Je suis certain que vous retrouverez certains de vos commentaires dans notre rapport.

Honorables sénateurs, vous remarquerez que nous avons reporté notre voyage Buffalo-Toronto. Nous allons rencontrer le comité directeur après ceci pour essayer de trouver d'autres dates. Nous vous en donnerons des nouvelles la semaine prochaine. Mardi prochain, nous recevons le professeur Ambarish Chandra, de la Rotman School of Management. Le comité directeur préparera un rapport sur la préparation du budget pour la prochaine année, car nous allons devoir soumettre notre budget d'ici le 26 mars. Étant donné que l'activité va fort probablement avoir lieu, l'activité de remplacement pour Buffalo-Toronto aura lieu dans la prochaine année budgétaire. Nous devons adapter notre budget.

[*Français*]

On se revoit mardi prochain. Merci beaucoup.

Messieurs les témoins, merci beaucoup.

(La séance est levée.)

APPEARING

Wednesday, February 15, 2012

The Honourable Maxime Bernier, P.C., M.P., Minister of State,
Small Business and Tourism.

WITNESSES

Wednesday, February 15, 2012

Winnipeg Airports Authority:

Barry Rempel, President and CEO.

Industry Canada:

Marie-Josée Thivierge, Assistant Deputy Minister, Small Business,
Tourism and Marketplace Services.

Tuesday, February 28, 2012

Calgary Airport Authority:

Garth Atkinson, President and Chief Executive Officer.

Vancouver Airport Authority:

Larry Berg, President and Chief Executive Officer.

COMPARAÎT

Le mercredi 15 février 2012

L'honorable Maxime Bernier, C.P., député, ministre d'État, Petite
Entreprise et Tourisme.

TÉMOINS

Le mercredi 15 février 2012

Winnipeg Airports Authority :

Barry Rempel, président et directeur général.

Industrie Canada :

Marie-Josée Thivierge, sous-ministre adjointe, Services axés sur le
marché, le tourisme et la petite entreprise.

Le mardi 28 février 2012

Calgary Airport Authority :

Garth Atkinson, président et directeur général.

Vancouver Airport Authority :

Larry Berg, président et directeur général.