

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

Tuesday, November 20, 2012
Wednesday, November 21, 2012

Issue No. 13

Thirtieth and thirty-first meetings on:

The emerging issues related to
the Canadian airline industry

Second meeting on:

The subject matter of those elements contained
in Division 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45,
An Act to implement certain provisions
of the budget tabled in Parliament
on March 29, 2012 and other measures

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 mardi 20 novembre 2012
Le mercredi 21 novembre 2012

Fascicule n° 13

Trentième et trente et unième réunions concernant :

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

Deuxième réunion concernant :

La teneur des éléments des
Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45,
Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions
du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012
et mettant en œuvre d'autres mesures

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
Eggleton, P.C.	Verner, P.C.
Housakos	Zimmer
* LeBreton, P.C.	
(or Carignan)	

*Ex officio members

(Quorum 4)

Changes in membership of the committee:

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

The Honourable Senator Zimmer replaced the Honourable Senator Robichaud, P.C. (*November 22, 2012*).

The Honourable Senator Unger replaced the Honourable Senator Runciman (*November 22, 2012*).

The Honourable Senator Runciman replaced the Honourable Senator Unger (*November 21, 2012*).

The Honourable Senator Housakos replaced the Honourable Senator Rivard (*November 20, 2012*).

The Honourable Senator Robichaud, P.C., replaced the Honourable Senator Zimmer (*November 20, 2012*).

The Honourable Senator Rivard replaced the Honourable Senator Housakos (*November 20, 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
Eggleton, C.P.	Verner, C.P.
Housakos	Zimmer
* LeBreton, C.P.	
(ou Carignan)	

* Membres d'office

(Quorum 4)

Modifications de la composition du comité :

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

L'honorable sénateur Zimmer a remplacé l'honorable sénateur Robichaud, C.P. (*le 22 novembre 2012*).

L'honorable sénateur Unger a remplacé l'honorable sénateur Runciman (*le 22 novembre 2012*).

L'honorable sénateur Runciman a remplacé l'honorable sénateur Unger (*le 21 novembre 2012*).

L'honorable sénateur Housakos a remplacé l'honorable sénateur Rivard (*le 20 novembre 2012*).

L'honorable sénateur Robichaud, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Zimmer (*le 20 novembre 2012*).

L'honorable sénateur Rivard a remplacé l'honorable sénateur Housakos (*le 20 novembre 2012*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2012
(37)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 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, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Mercer, Rivard, Robichaud, P.C., Unger and Verner, P.C. (11).

In attendance: Alexandre Lavoie and Zachary Alaoui, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESS:

International Civil Aviation Organization:

Narjess Teyssier, Economic Analysis and Policy Section.

Ms. Teyssier made an opening statement and answered questions.

At 10:27 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, November 21, 2012
(38)

[*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, Housakos, MacDonald, Mercer, Merchant, Runciman and Verner, P.C. (11).

In attendance: Alexandre Lavoie and Zachary Alaoui, Analysts, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2012
(37)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

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

Également présents : Alexandre Lavoie et Zachary Alaoui, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOIN :

Organisation de l'aviation civile internationale :

Narjess Teyssier, Section des politiques et de l'analyse économique.

Mme Teyssier fait une déclaration, puis répond aux questions.

À 10 h 27, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 21 novembre 2012
(38)

[*Traduction*]

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

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

Également présents : Alexandre Lavoie et Zachary Alaoui, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

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.*)

WITNESS:

Air France KLM in Canada:

Fabien Pelous, Vice-President and Chief Executive Officer.

Mr. Pelous made an opening statement answered questions.

At 7:20 p.m., the committee suspended.

At 7:22 p.m., the committee resumed.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Tuesday, October 30, 2012, the committee continued its consideration of the subject-matter of those elements contained in Division 5, 12 and 20 of Part 4 of Bill C-45, A second Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 29, 2012 and other measures. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 12.*)

WITNESS:

Canadian Trucking Alliance:

David Bradley, President and Chief Executive Officer.

Mr. Bradley made an opening statement answered questions.

At 7:52 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

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

TÉMOIN :

Air France-KLM au Canada :

Fabien Pelous, vice-président et directeur général.

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

À 19 h 20, la séance est suspendue.

À 19 h 22, la séance reprend.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mardi 30 octobre 2012, le comité poursuit son examen de la teneur des éléments des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 4 du projet de loi C-45, Loi n° 2 portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 29 mars 2012 et mettant en œuvre d'autres mesures. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 12 des délibérations du comité.*)

TÉMOIN :

Alliance canadienne du camionnage :

David Bradley, président et chef de la direction.

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

À 19 h 52, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Jean-Yves LeFort

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, November 20, 2012

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:33 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 are continuing our study on the Canadian airline industry. Today the committee takes a pause from its focus on northern and regional issues in order to discuss new trends in the international aviation industry.

[*Translation*]

Joining us today is Narjess Teyssier, Chief of the Economic Analysis and Policy Section at the International Civil Aviation Organization.

Narjess Teyssier, Economic Analysis and Policy Section, International Civil Aviation Organization: Good morning, honourable senators.

[*English*]

Good morning, ladies and gentlemen. It is an honour for me to be here today to exchange views with you regarding how international air transport has evolved in the last 10 years and the changes we can expect for the next decade. I am happy to share all these views with you.

Before starting, I would like to share with you what exactly ICAO is. ICAO is a UN-specialized agency and a global forum for civil aviation. The mission of ICAO is to have safe, secure and sustainable development of civil aviation. This is made through the cooperation, of course, of its 191 member states.

Among the three pillars of safety, security and sustainability, I am in charge in the Economic Analysis and Policy Section of the sustainability part, which is much more related to the economic efficiency of the air transport system as a whole.

Let me start first by telling you how the value chain of air transport is moving. In fact, it is moving under the umbrella of the regulatory framework, which is made by the states. Then there is this value chain. We have several stakeholders: airlines, airports, of course, among the most famous, but also aircraft manufacturers, air navigation service providers, leasing companies, MROs, et cetera.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 20 novembre 2012

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 33, 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 examen du secteur canadien du transport aérien. Aujourd'hui, le comité met les enjeux nordiques et régionaux de côté pour se concentrer sur les nouvelles tendances internationales du transport aérien.

[*Français*]

Nous accueillons aujourd'hui Mme Narjess Teyssier, chef de la Section des politiques et de l'analyse économique avec l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Narjess Teyssier, Section des politiques et de l'analyse économique, Organisation de l'aviation civile internationale : Bonjour madame la sénatrice, messieurs les sénateurs.

[*Traduction*]

Bonjour, mesdames et messieurs. C'est un honneur pour moi d'être ici aujourd'hui afin de partager des points de vue sur la façon dont le transport aérien international a évolué au cours des 10 dernières années et sur les changements à venir au cours des 10 prochaines années. Je suis heureuse d'avoir l'occasion de vous faire connaître mes points de vue.

Tout d'abord, j'aimerais vous expliquer exactement ce qu'est l'OACI. Il s'agit d'un organisme spécialisé de l'ONU et d'un forum mondial pour l'aviation civile. L'OACI a pour mission d'assurer le développement sécuritaire, sûr et durable de l'aviation civile, grâce à la coopération de ses 191 États membres.

Les trois piliers de l'aviation civile sont la sécurité, la sûreté et la durabilité. Pour ma part, je suis responsable de la section de l'analyse économique et des politiques en matière de durabilité, ce qui est étroitement lié à l'efficacité économique de l'ensemble du système de transport aérien.

Tout d'abord, permettez-moi de vous expliquer le fonctionnement de la chaîne de valeur du transport aérien. Elle fonctionne en fait selon un cadre réglementaire, établi par les États. Parmi les intervenants, nous comptons bien sûr des transporteurs aériens et des aéroports, mais aussi des constructeurs d'aéronefs, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des sociétés de

The most important is the central part of this value chain, which is either the passenger or the piece of freight. Without them, there is no sustainable air transport development.

In terms of size of the civil aviation and the global picture as of the year 2011, we had 2.7 billion passengers carried by the airlines and more than 50 million tonnes of cargo. Just to give you an idea, it is a small amount compared to the whole cargo and the whole trade that is carried all over the world by other means of transport, but it represents value of 35 per cent.

The picture is also showing that more than 1,000 scheduled airlines, more than 4,000 airports, 62,000 aircraft in service, and 170 air navigation service providers are ensuring that these aircraft are flying safely in the sky.

For comparative purposes I have given the figures for the Canadian air traffic and air transport market. Compared to the 2.7 billion passengers carried in 2011, in Canada, Canadian airlines have carried 70 million passengers. They have had 1.3 million departures for the whole year and 124 billion passenger kilometres performed. This is the way we count traffic. Kilometres performed is the number of passengers multiplied by distance. We had 2 billion tonnes of freight performed. This is the same principle: the mass of the cargo multiplied by the kilometres flown.

In terms of growth in the last decade, at the world level, between 2000 and 2011, it was an average growth of about 4.6 per cent per year. If we compare that to the growth of Canadian traffic carried by Canadian airlines, it has been 5.3 per cent. It seems higher than the average, but we have to link that to the size of the country, of course, because people are flying much longer distances.

In terms of evolution of the business models, in 2000 the non-IATA airlines were carrying 7 per cent of the market share of the whole traffic, while now, in 2012, it is more than 20 per cent of this market share, which is carried mainly by the new business model of airlines called low-cost carriers. I will get back to that later on in my presentation.

In the case of Canada, the market share of the low-cost carriers is 15 per cent, but it is mainly devoted to domestic traffic, as is the case in many markets in the world.

At the world level, international traffic still represents the major part, more than 62 per cent of the world traffic, compared to the domestic segment. International traffic is dominated as of today by traffic carried by the European airlines, although we are expecting that in 20 years, in 2030, the international market will be dominated by the traffic carried by Asia-Pacific carriers.

For the specific case of Canadian airlines in this international segment, they lost 0.3 percentage points in terms of market share on international traffic between 2000 and 2011.

location d'aéronefs, des entreprises d'entretien, de réparation et de révision, et cetera. C'est l'élément central de la chaîne de valeur qui est le plus important, c'est-à-dire le passager ou le fret. Sans eux, il est impossible d'assurer le développement durable du transport aérien.

En ce qui a trait à la taille de l'aviation civile et à son portrait d'ensemble, je peux vous dire qu'en 2011, 2,7 milliards de passagers et plus de 50 millions de tonnes de fret se sont rendus à destination grâce aux transporteurs aériens. Pour vous donner une idée, il s'agit d'une petite quantité, par rapport à l'ensemble du fret et du commerce à l'échelle mondiale pour ce qui est des autres moyens de transport, mais c'est tout de même 35 p. 100 au total.

Ce portrait montre aussi que plus de 1 000 transporteurs aériens réguliers, plus de 4 000 aéroports, 62 000 aéronefs en service et 170 fournisseurs de services de navigation assurent la sécurité dans le ciel.

À titre de comparaison, je vous ai fourni des données sur le trafic aérien et le marché du transport aérien au Canada. Des 2,7 milliards de passagers transportés en 2011, 70 millions l'ont été par des compagnies aériennes canadiennes. En une année, elles ont effectué 1,3 million de départs et parcouru 124 milliards de passagers-kilomètres. C'est ainsi que nous mesurons le trafic. Les kilomètres réalisés correspondent au nombre de passagers multiplié par la distance. Nous avons transporté 2 milliards de tonnes de fret. C'est le même principe : la masse du fret multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Sur le plan de la croissance au cours des 10 dernières années, à l'échelle mondiale, de 2000 à 2011, on parle en moyenne d'un taux d'environ 4,6 p. 100 par année. À titre de comparaison, la croissance du trafic aérien canadien a été de 5,3 p. 100. Cela semble plus élevé que la moyenne, mais nous devons tenir compte de la taille du pays, car les gens parcourent de plus grandes distances par avion.

Quant à l'évolution des modèles opérationnels, en 2000, les compagnies aériennes non membres de l'Association internationale du transport aérien détenaient 7 p. 100 du marché, tandis qu'en 2012, elles se sont approprié 20 p. 100 du marché, principalement grâce aux nouveaux transporteurs à faibles coûts. Je reviendrai sur ce sujet dans quelques instants.

Au Canada, les transporteurs à faibles coûts occupent 15 p. 100 du marché et se concentrent principalement sur le trafic intérieur, comme c'est le cas dans de nombreux autres marchés dans le monde.

À l'échelle mondiale, le trafic international représente la plus grande partie, soit plus de 62 p. 100 du trafic mondial. De nos jours, les transporteurs européens dominent le trafic international. Par contre, d'ici 20 ans, soit en 2030, on s'attend à ce que les transporteurs de la région Asie-Pacifique soient en tête du marché international.

En ce qui concerne les transporteurs canadiens, ils ont perdu 0,3 point de pourcentage relativement à leur part du marché international entre 2000 et 2011.

In terms of top 20 scheduled airlines in 2011, this is measured in terms of what is offered on the market. Should it be in terms of seats or even in capacity of cargo? Here we can see that Air Canada is among the top 20, at 16. You can see that an airline like Emirates has made substantial progress in their ranking in the last 10 years, and now Emirates is in fifth place.

As for the most important airports in terms of passengers, of course the first one is still Atlanta in the U.S. However, it is interesting to note the progression of the Beijing airport. Let us say 10 years ago, in 2000, Beijing was not among the top 20 airports, and as of today it ranks in second place. Here you have the ranking of these airports as of today compared to 2000. As I said, Beijing is in the second place, and Dubai is now also among the top 20.

As a comparison to how the Canadian airports have evolved, let us take the top three Canadian airports. For Toronto, in 2000, it was at the twenty-sixth ranking; now, in 2011, it is thirty-seventh. There is the same decreasing trend for Vancouver, coming from 50 in 2000 to 58 in 2011; and finally, the progression for the ranking of Montreal, coming from number 84 to number 63 at the international level. This is in terms of passengers carried. We have a different ranking in terms of movement and flight departures, and also a different ranking in terms of cargo, which is handled by airports.

The other major stakeholder of the air transport value chain is the aircraft manufacturers. Here I am showing the two big players, Boeing and Airbus. We can see that for the next five years there is a substantial backlog for both of them in terms of deliveries planned for the airlines. Sixty per cent of these orders are for traffic growth, so this will pose challenges, notably in terms of training of licensed personnel to operate these aircraft. Licensed personnel for us is pilots and mechanics, but also air traffic controllers. This is putting pressure in some parts of the world, although as of today our analysis shows that for North America, no issue is expected for the next 20 years to operate these aircraft.

What is important in the last trend for air transport and air traffic growth is the pace of liberalization. In 2003, ICAO had a major worldwide air transport conference, called ATConf/5, and the theme was challenges for liberalization. Among the outcomes of this conference was that in fact ICAO should assist states in their liberalization pace. This is what we have tried to do in the last 10 years, and I will show you part of what we have implemented in terms of assisting states in that progress toward liberalization.

Here we can see that in less than five years, when you look at the number of countries per route as a percentage of international scheduled services, it has evolved from 8 per cent in 1995 to about 32 per cent in 2009. The same trend has occurred for the number of frequencies as a percentage of international scheduled services, and it has evolved from 30 per cent to more than 55 per cent.

Quant aux 20 transporteurs réguliers en tête en 2011, ce classement est établi en fonction de ce qui est offert sur le marché, qu'il s'agisse de places disponibles ou de capacité de fret. Nous constatons qu'Air Canada se classe parmi les 20 premiers, au 16^e rang. Vous constaterez, par exemple, que le transporteur Emirates a grimpé considérablement dans le classement au cours des 10 dernières années. Il se classe maintenant au cinquième rang.

Maintenant, en ce qui a trait aux aéroports les plus importants en matière de passagers, celui d'Atlanta, aux États-Unis, se classe bien sûr au premier rang. Cependant, il est intéressant de constater la progression de l'aéroport de Beijing. Il y a 10 ans, il ne figurait pas parmi les 20 aéroports les plus achalandés, tandis qu'il se classe désormais au deuxième rang. Voici le classement de ces aéroports, aujourd'hui, par rapport à 2000. Comme je l'ai déjà mentionné, Beijing se classe au deuxième rang tandis que Dubai figure parmi les 20 premiers.

À titre de comparaison, examinons l'évolution des trois plus importants aéroports au Canada. En 2000, Toronto se classait au 26^e rang tandis qu'il était 37^e en 2011. On observe la même tendance descendante pour Vancouver, qui était 50^e en 2000 et 58^e en 2011, tandis que Montréal est passé de 84^e à 63^e à l'échelle internationale. Ces classements ont trait au nombre de passagers transportés. Nous avons d'autres classements en matière de mouvements, de départs et de fret, dont s'occupent les aéroports.

Les constructeurs d'aéronefs sont un autre acteur important de la chaîne de valeur du transport aérien. Je vais me concentrer sur les deux plus gros, soit Boeing et Airbus. Nous pouvons constater que le carnet de commandes de ces deux constructeurs sera bien rempli au cours des cinq prochaines années. Il faut savoir que 60 p. 100 de ces commandes sont attribuables à la croissance du trafic, ce qui posera des défis, notamment en matière de formation de personnel breveté, c'est-à-dire des pilotes, des mécaniciens et également des contrôleurs aériens. Cela exerce une pression dans certaines régions du globe, bien que notre dernière analyse montre qu'aucun problème n'est prévu en Amérique du Nord au cours des 20 prochaines années relativement à l'exploitation des aéronefs.

Sur les plans du trafic et du transport aériens, ce qui retient notamment l'attention, c'est le rythme auquel s'effectue la libéralisation. En 2003, l'OACI a tenu une importante conférence mondiale sur le transport aérien, appelée ATConf/5, qui portait sur les défis en matière de libéralisation. Il est notamment ressorti de cette conférence que l'OACI devrait aider les États à accélérer la libéralisation. C'est ce que nous tentons de faire depuis 10 ans, et je vais vous montrer ce que nous avons mis en œuvre entre autres pour faciliter la libéralisation.

Nous voyons qu'en moins de cinq ans, lorsque nous regardons le nombre de pays par itinéraire en pourcentage des services internationaux réguliers, nous sommes passés de 8 p. 100 en 1995 à environ 32 p. 100 en 2009. La même tendance a été observée pour le nombre des fréquences en pourcentage des services internationaux réguliers, passant de 30 à 55 p. 100.

The pace of liberalization is accelerating. When we are talking about liberalization, of course, it is showing more competition. When you have more competition, you have more business models appearing on the market. The most famous one is, of course, the low-cost carriers.

In terms of the low-cost carriers, we can see that they have developed tremendously their market share in markets that are fully liberalized, for instance, the North American or European markets. As of today, the low-cost carriers in these markets represent more than 25 per cent in terms of market share. However, it is also evolving very quickly in the Asian part, where we have different levels of liberalization, but it is accelerating notably through the ASEAN states. It is also appearing in China, with some low-cost carriers appearing there. It is the same progress and trend for the Latin American carriers, whereas the development of these low-cost carriers is still very small and marginal in Africa and the Middle East.

Another important trend has been noticed in terms of air travel development. We know it is a cyclical industry, for sure, but between 1970 and 2000, let us say in 30 years, we have noticed four major crises that have impacted the development of air travel. However, between 2000 and 2010, we have noticed also the same number of crises, I would say with a higher impact on the development of air transport. This is due, of course, to globalization at the world level. We are expecting that there will be more and more crises, as it is a cyclical industry.

The good news behind that is that the airlines were previously not prepared to tackle such crises. Now they have learned lessons about what happened, and they are much more prepared — less capacity — and they are working much more efficiently. This is the good news behind that.

Another issue impacting the financial viability of the airline industry specifically is the cyclical nature and volatility of fuel prices. Behind the fuel price there is the oil price, but we can see that due to the crack spread, fuel price volatility is higher than oil price volatility. This is due in general to the refineries' capacity. There is not enough capacity to refine the oil into jet fuel.

This is impacting, of course, the financial viability of the airlines. We can see here that in the last 10 years the operating margin of the airlines is very low. On average, it is between 1.2 to 1.8 or 2.5. The maximum we see is for low-cost carriers, like Ryanair, for instance, which can reach 5, 8 or 10 per cent. However, this is due to the way they are tackling the business model, where they are adding ancillary revenues, which means that every passenger has to pay for additional service above the cost of the fare. Therefore, they are bringing in much more revenue. It is quite surprising because as of today more than 20 per cent of their revenue is coming from the ancillary part.

Le rythme de libéralisation s'accélère. La libéralisation entraîne nécessairement une plus grande concurrence. Lorsqu'il y a plus de compétition, davantage de modèles opérationnels existent sur le marché. Le plus populaire est bien sûr celui des transporteurs à faibles coûts.

En ce qui concerne ces transporteurs, nous constatons qu'ils se sont approprié une plus grande part des marchés qui sont entièrement libéralisés, notamment les marchés nord-américain et européen. À ce jour, les transporteurs à faibles coûts détiennent 25 p. 100 de ces marchés. Cependant, la situation évolue très rapidement en Asie, où il existe différents niveaux de libéralisation, particulièrement dans les États de l'ANASE. Le même phénomène se produit en Chine, où des transporteurs à faibles coûts font leur entrée sur le marché. On constate la même progression et le même cheminement chez les transporteurs d'Amérique latine, tandis que le développement de transporteurs à faibles coûts est très lent et marginal en Afrique et au Moyen-Orient.

Nous avons remarqué une autre tendance majeure en matière de développement du transport aérien. Nous savons qu'il s'agit d'une industrie cyclique, mais de 1970 à 2000, soit en l'espace de 30 ans, elle a traversé quatre crises majeures qui se sont répercutées sur le développement des voyages aériens. Cela dit, de 2000 à 2010, nous avons également connu le même nombre de crises qui, à mon avis, ont eu une incidence encore plus importante sur le développement du transport aérien. Cela est notamment attribuable à la mondialisation. Nous prévoyons de plus en plus de crises puisqu'il s'agit d'une industrie cyclique.

La bonne nouvelle dans tout cela est que les transporteurs aériens n'étaient pas prêts à faire face à de telles crises, mais qu'ils ont maintenant tiré des leçons et qu'ils sont désormais beaucoup mieux préparés, ont une capacité réduite et fonctionnent de façon beaucoup plus efficace. Voilà la bonne nouvelle.

La nature cyclique et les prix volatils du carburant sont un autre enjeu qui touche la viabilité financière du secteur du transport aérien. Derrière le prix du carburant se trouve le prix du pétrole, mais nous constatons qu'en raison de la marge de craquage, la volatilité du prix du carburant est plus grande que celle du pétrole. Cela est généralement attribuable à la capacité des raffineries. Il n'y a pas suffisamment de capacité pour raffiner le pétrole en carburant aviation.

Cela touche assurément la viabilité financière des transporteurs aériens. Nous constatons qu'au cours des 10 dernières années, la marge d'exploitation des transporteurs aériens a été très faible. En moyenne, on parle de 1,2 à 1,8 ou 2,5. Ce sont les transporteurs à faibles coûts, comme Ryanair, qui affichent la marge la plus élevée, qui peut atteindre 5, 8 ou 10 p. 100. Cela s'explique par leur modèle d'exploitation, selon lequel ils ajoutent des revenus auxiliaires, ce qui signifie que chaque passager doit payer pour obtenir des services supplémentaires, au-delà du coût du billet. Ils obtiennent ainsi beaucoup plus de revenus. Cela est très surprenant puisqu'à ce jour, plus de 20 p. 100 de leurs revenus proviennent des frais auxiliaires.

The good news again behind this financial instability for the airlines is that they have worked in a more efficient way. We can see that between 2000 and 2011, the load factor, which shows the efficient part of the operation of the airlines, has evolved from 70 to 78 per cent. In fact, there are fewer and fewer empty wide seats in the aircraft, and of course this is a more efficient way of working.

The other trend in the last 10 years is more consolidation. When you have more competition, you need to consolidate your market in order to avoid empty seats in the planes. We have noticed several mergers in North America, between Continental and United, Delta and Northwest, US Airways and American Airlines, not only on the part of the legacy carriers, but also on the part of the low-cost carriers, with the merger between Southwest and AirTran, two major low-cost carriers in the U.S.

The same trend exists in Europe, with consolidation and mergers between Air France and KLM, British Airways and Iberia, and also acquisitions made by Lufthansa, going through SWISS, bmi, et cetera. This is the trend.

One of the major trends is the development of the three major alliances: oneworld, Star Alliance and SkyTeam. All these are based on a transatlantic axis, in fact. Although this is the trend of the alliances, we still have very successful business models with non-aligned airlines, such as Emirates, Southwest or Ryanair.

Looking at the way the alliances have evolved since their implementation, in 1997 Star Alliance was formed between Air Canada and United for the North American part and between Lufthansa and SAS for the European part. It was really on this transatlantic axis. The same happened with oneworld between American and Canadian at this time, and British Airways in Europe and Cathay in Asia-Pacific. The same transatlantic axis was formed between Delta and Air France on SkyTeam.

What is happening for market share in all these alliances today? These alliances are shared 30 per cent by North American airlines, 30 per cent by European and 30 per cent by Asian carriers. This is the new picture, but the most important thing is that we have consolidation and concentration, because they are carrying more than 60 per cent of the worldwide scheduled traffic, and for that there is a need for safeguards to ensure fair competition and also to protect the consumer, who is at the heart of this system.

Looking at the link between the promoting factors of air traffic growth, first is improving technology at the level of the aircraft. When technology is improved, the airlines have lower costs. In parallel, the introduction of liberalized services brings competition. With competition, airlines are obliged to decrease fares in order to ensure that passengers board. Added to that you have economic growth which, at the end of the day, creates air traffic growth.

La bonne nouvelle, encore une fois, liée à l'instabilité financière des transporteurs aériens est qu'ils ont appris à travailler de façon plus efficace. Nous constatons qu'entre 2000 et 2011, le coefficient de remplissage, qui montre l'efficacité des activités des transporteurs, est passé de 70 à 78 p. 100. En fait, on compte de moins en moins de places vides dans les aéronefs et cela a trait à une exploitation plus efficace.

La consolidation au cours des 10 dernières années constitue une autre tendance. Lorsque la concurrence s'intensifie, il faut consolider le marché afin d'éviter les places vides à bord des avions. Plusieurs fusions ont eu lieu en Amérique du Nord, notamment entre Continental et United, Delta et Northwest, US Airways et American Airlines, non seulement chez les transporteurs traditionnels, mais aussi chez les transporteurs à faibles coûts tels que Southwest et AirTran, deux importants transporteurs à faibles coûts aux États-Unis.

La même tendance est présente en Europe, comme le montrent la consolidation et les fusions entre Air France et KLM, British Airways et Iberia, ainsi que les acquisitions effectuées par Lufthansa, par l'intermédiaire de SWISS, bmi, et cetera. Telle est la tendance.

Une tendance d'importance est la création de trois alliances majeures : oneworld, Star Alliance et SkyTeam. Chacune d'entre elles repose en fait sur l'axe transatlantique. Bien que la tendance soit aux alliances, certains modèles opérationnels non alignés connaissent une grande réussite, notamment ceux d'Emirates, de Southwest et de Ryanair.

Ces alliances ont évolué depuis leur création. En 1997, Star Alliance a vu le jour quand Air Canada et United, sur le continent américain, se sont réunis, à l'instar de Lufthansa et SAS, sur le continent européen. Elle reposait véritablement sur l'axe transatlantique. La même chose s'est produite avec oneworld, réunissant American et Canadian et cette fois, British Airways en Europe et Cathay en Asie-Pacifique. Le même axe transatlantique s'est formé grâce à l'alliance entre Delta et Air France au sein de SkyTeam.

Quelle part du marché ces alliances occupent-elles de nos jours? Elles se partagent 30 p. 100 des compagnies aériennes nord-américaines, 30 p. 100 des compagnies aériennes européennes et 30 p. 100 des compagnies aériennes asiatiques. Voilà le nouveau portrait de la situation, dont l'aspect le plus important est qu'il y a eu consolidation et concentration, car ces alliances effectuent plus de 60 p. 100 des vols réguliers dans le monde. Ainsi, il doit y avoir des mesures de protection pour assurer une juste concurrence et pour protéger le consommateur, qui est au cœur du système.

Quant aux facteurs favorisant la croissance du trafic aérien, il y a d'abord l'amélioration de la technologie propre aux aéronefs. L'amélioration de la technologie entraîne une réduction des coûts pour les transporteurs aériens. Parallèlement, l'introduction des services libéralisés entraîne de la concurrence qui, à son tour, force la réduction des tarifs afin d'avoir des passagers à bord. À cela s'ajoute la croissance économique qui, au bout du compte, entraîne la croissance du trafic.

That is the process. However, above this process is the regulatory framework that is created through agreements signed between states. The development of "open skies" agreements has increased in the last 10 years. In fact, a great majority of the states have signed open skies agreements with both the U.S. and third countries. This is the biggest picture, in fact.

What is an open sky? It differs from the traditional bilateral air service agreement between two states in that it offers full flexibility for passengers and cargo. There is no restriction on capacity, frequency or aircraft type, and there is no restriction on non-scheduled operations. In the ranking of the top 10 states that have signed open skies agreements the United States is first, the United Arab Emirates is second, Singapore is third, and Canada is fifth with 19 agreements.

Looking in more detail at the agreements signed by Canada, there was a major open skies agreement signed with the U.S. regarding transborder, but there are also many open skies agreements signed with Latin American and Caribbean states as well as with Europe. The EU is considered as a whole due to the "single sky" policy of Europe.

Among the new air service agreements, one that may be of interest to you is that signed with Qatar, which enables Qatar Airways to fly from Montreal to Doha, and then from Doha throughout the world. The trend today is that the hubs are in the Middle East with flights departing from there to all parts of world.

In terms of air transport growth compared to economic growth, both passenger and cargo traffic are growing faster than economic growth. This means that factors other than economic growth are impacting and enabling air transport to continue to grow. Of course, fare reductions is one very important factor, but consumer confidence in deregulated markets such as the EU and the U.S. determines whether people are willing to travel, which is part of the equation for whether traffic will grow.

The current forecast that ICAO has issued shows growth of about 3 per cent per year for the next 20 years for North American air carriers. This is compared to 3.1 per cent in the last 20 years. It is expected that the market share of international traffic will increase in the next 20 years, going from 49 to 57 per cent.

The major international market in 20 years will still be intra-European, comprising 13 per cent of total market share. The next biggest market will be that between North America and Europe. Expanding markets will be between North America and Latin America, between Europe and Latin America, and between China and North America.

As I mentioned at the beginning of my remarks, after the worldwide conference of ICAO in 2003, we were requested to put in place a facility that will assist states in providing more liberalized services. We have started a facility called ICAN, which we hold every year in a different region of the world. This enables

Tel est le processus. Cependant, au-delà du processus se trouve le cadre réglementaire qui est créé par des ententes conclues entre les États. Le nombre d'accords « ciel ouvert » s'est accru au cours des 10 dernières années. En effet, la vaste majorité des États ont conclu des accords « ciel ouvert » avec les États-Unis et des pays tiers. C'est ce qui ressort le plus, en fait.

Que sont les accords ciel ouvert? Ils diffèrent des ententes bilatérales traditionnelles en matière de services aériens entre deux États, car ils accordent une souplesse maximale quant aux passagers et au fret. Il n'y a aucune restriction sur la capacité, la fréquence ou le type d'aéronef ni aucune restriction sur les vols non réguliers. Parmi les 10 États ayant conclu le plus grand nombre d'accords « ciel ouvert », on trouve les États-Unis au premier rang, les Émirats arabes unis au second rang, Singapour au troisième rang ainsi que le Canada au cinquième rang, avec 19 ententes.

Si l'on examine plus en détail les accords conclus par le Canada, on constate qu'il existe un important accord « ciel ouvert » avec les États-Unis relativement aux vols transfrontaliers ainsi que de nombreux accords avec des pays de l'Amérique latine et des Caraïbes, en plus de l'Europe. L'Union européenne est considérée dans son ensemble en raison de sa politique « ciel unique ».

Parmi les nouveaux accords sur les services aériens, celui conclu avec Qatar, qui permet à Qatar Airways d'effectuer des vols de Montréal à Doha puis de Doha à partout dans le monde, pourrait vous intéresser. De nos jours, la tendance est aux plaques tournantes au Moyen-Orient à partir desquelles les avions décollent en direction des quatre coins du monde.

Si l'on compare la croissance du transport aérien à la croissance économique, on constate que le trafic de passagers et de fret croît plus rapidement que l'économie. Cela signifie que des facteurs autres que la croissance économique exercent une influence sur la croissance continue du transport aérien. Assurément, la réduction des tarifs est un facteur très important, mais la confiance des consommateurs dans les marchés déréglementés tels que l'Union européenne et les États-Unis détermine si les gens sont prêts à voyager, ce qui fait partie de l'équation de la croissance du trafic.

À l'heure actuelle, l'OACI prévoit une croissance d'environ 3 p. 100 par année au cours des 20 prochaines années pour les transporteurs aériens nord-américains, comparativement à 3,1 p. 100 au cours des 20 dernières années. On s'attend à ce que la part du marché occupée par le trafic international augmente au cours de cette même période pour passer de 49 à 57 p. 100.

Le principal marché international dans 20 ans demeurera intraeuropéen, occupant 13 p. 100 du marché. Le deuxième marché en importance sera celui entre l'Amérique du Nord et l'Europe. Des marchés se développeront entre l'Amérique du Nord et l'Amérique latine, entre l'Europe et l'Amérique latine ainsi qu'entre la Chine et l'Amérique du Nord.

Comme je l'ai mentionné au début de mon exposé, après la conférence internationale de l'OACI en 2003, on nous a demandé de mettre en place un mécanisme pour aider les États à offrir davantage de services libéralisés. Nous avons mis sur pied la Commission internationale de navigation aérienne, qui tient une

the states to save around \$10 million because they can meet many states and sign many agreements without having to travel around the world for that purpose. The next one is planned for Jeddah in December, and Canada will be a participant for ICAO.

ICAO policies for airports are based on four principles: transparency, cost relatedness of the charges, consultation and users. Canada has fully implemented these policies for its airports.

I will conclude by highlighting the importance of air transport to the economy. In North America, it creates more than 3 million jobs, which are distributed among the airlines, the airports and all other stakeholders, including aerospace. In addition to being a vital engine for global economic growth, it is also a catalyst for tourism, foreign direct investment and international trade.

I await your questions. If you need any additional information, you can email me at the address provided.

[Translation]

Senator Rivard: Although you do not work for the Canadian government, I would still like to have your opinion on an issue. I trust your academic training, I see that you have worked in marketing, sales and research in the aviation industry, and you have a master's degree in economics.

In terms of retail gasoline, prices in Quebec are higher than in other provinces, because Quebec charges more taxes — which is what we call a “societal choice.” However, the Outaouais region is an exception, because it is easy for someone from Gatineau to fill up in Ottawa, given a price difference of \$0.10 or \$0.15 per liter. So to protect its market, the government allows certain regions to have lower gas prices. Let me apply that example to aviation.

The Trudeau airport has to compete primarily with the Burlington and Plattsburgh airports. More and more people from Quebec fly from the U.S. because the taxes in Canada are much higher.

To protect its gasoline markets, our government agreed to keep its taxes lower. Could the same solution work for the aviation industry? The government should perhaps look at the possibility of lowering taxes. The GST and QST cannot be reduced. However, there are so many fixed security and airport fees. Do you think that it would be a good idea for the Canadian government to consider having a policy for airports, the way it does for gasoline retailing?

réunion chaque année dans une région du monde différente. Cela permet aux États d'économiser environ 10 millions de dollars parce qu'ils peuvent rencontrer des représentants de différentes nations et conclure bon nombre d'ententes sans devoir se déplacer aux quatre coins du globe. La prochaine réunion aura lieu à Jeddah en décembre et le Canada y sera présent à titre de représentant de l'OACI.

Les politiques de l'OACI relativement aux aéroports reposent sur quatre éléments : la transparence, la relation avec les coûts, la consultation et les usagers. Le Canada a mis en œuvre toutes ces politiques dans ses aéroports.

J'aimerais conclure en faisant ressortir l'importance du transport aérien dans l'économie. En Amérique du Nord, il crée plus de 3 millions d'emplois, répartis entre les différents transporteurs, aéroports et autres intervenants, y compris le domaine de l'aérospatiale. En plus d'être un moteur essentiel de la croissance économique mondiale, il est également un catalyseur pour le tourisme, l'investissement étranger direct ainsi que le commerce international.

Je serai heureuse de répondre à vos questions. Si vous désirez des renseignements supplémentaires, envoyez-moi un courriel à l'adresse fournie.

[Français]

Le sénateur Rivard : Bien que vous ne soyez pas à l'emploi du gouvernement canadien, j'aimerais tout de même vous soumettre une problématique. Je me fie sur vos diplômes, je vois que vous avez travaillé en marketing, en vente et recherche dans l'industrie du transport aérien, et vous avez une maîtrise en économie.

Dans le domaine, entre autres, de la vente de l'essence, les prix au Québec sont plus élevés que dans d'autres provinces, car le Québec prélève plus de taxes — on appelle cette pratique « un choix de société ». On voit toutefois des exceptions pour la région de l'Outaouais, car il est facile pour une personne de Gatineau de faire le plein à Ottawa étant donné une différence de prix de l'ordre de 0,10 \$ à 0,15 \$ le litre. Le gouvernement, pour protéger son marché, permet donc, dans certaines régions, de baisser le prix de l'essence. Je ferai un parallèle avec le secteur de l'aviation.

Les principaux concurrents de l'aéroport Trudeau sont ceux de Burlington et de Plattsburgh. De plus en plus de gens du Québec vont prendre l'avion du côté américain étant donné que les taxes sont beaucoup plus élevées au Canada.

Pour protéger ses marchés de l'essence, notre gouvernement a accepté de garder ses taxes moins élevées. Pourrait-on envisager la même solution pour le secteur de l'aviation? Le gouvernement devrait peut-être étudier la possibilité de baisser certaines taxes. On ne peut pas baisser la TPS ni la TVQ. Toutefois, il y a tellement de frais fixes de sécurité et d'aéroport. Croyez-vous qu'il vaudrait la peine, pour le gouvernement canadien, de se pencher sur la possibilité d'avoir une politique pour les aéroports, comme c'est le cas pour la vente au détail de l'essence?

Ms. Teyssier: To answer your question, I mentioned airport charges as a problem just now. The ICAO has some very strict regulations. Airports and ANSPs are required to follow those polices because anything that they charge passengers has to be reinvested in the infrastructure.

Unfortunately, in terms of taxes — and we also have other tax policies — we do not have a lot of control, because the States can make their own decisions and they are sovereign, being able to do what they want. Let us take the UK for example; they added the air passenger duty tax. That tax is very harmful to some countries for their tourism development, among other things. And if we look at France, for example, they have a tax to fight AIDS. Those taxes are not beneficial for the development of air transportation. In fact, at our next Air Transport Conference, in March 2013, this issue will be one of the hot topics on the agenda. Once again, we are going to remind everyone that we have very strict policies.

The security tax that you are talking about is authorized because we know that this money, which is collected from passengers, will be reinvested in the sector. It is going to be used when we invest in scanners to screen passengers and to make sure that the flight runs smoothly. Anything that is not reinvested in the aerospace industry does not comply with ICAO policies, which govern all the states around the world.

Senator Boisvenu: Ms. Teyssier, thank you for appearing before us. I was wondering where your accent was from. When I saw that you were educated in Toulouse, it became clear. I am very familiar with Toulouse because I worked there; it is also renowned for its aviation industry.

I would first like to congratulate you for your very interesting and detailed brief. However, your brief does not mention how competitive airports are. It also does not talk about the tax burden on airports — an issue someone else raised — which creates some imbalance, as well as a migration passengers to some degree. Canada has this problem with nearby airports — just think of Buffalo, Plattsburgh and Burlington. Does your organization deal with that issue? I believe your office is in Montreal, correct?

Ms. Teyssier: Yes, absolutely.

Senator Boisvenu: Does your organization deal with that issue?

Ms. Teyssier: Your question raises a number of points. If passengers decide to go to Plattsburgh instead of getting a flight from Montreal, I do not think that it is a question of how competitive airports are, but rather a question of how competitive the airline prices are. Unfortunately, that is the way things work.

In terms of airport competitiveness, a number of issues come into play. Some airports have to continue to operate even if they are not competitive because of security reasons. They are what we

Mme Teyssier : Pour répondre à votre question de tout à l'heure, j'ai abordé le problème des redevances d'aéroports, ou ce qu'on appelle « charges ». Il y a une réglementation très stricte de l'OACI. Les aéroports et ce qu'on appelle les ANSP sont obligés de suivre ces politiques parce que tout ce qu'ils factureront aux passagers doit être réinvesti dans l'infrastructure.

Malheureusement, pour tout ce qui touche les taxes — et nous avons également d'autres politiques sur les taxes — on n'a pas beaucoup de contrôle parce que les États peuvent décider et sont souverains de faire ce qu'ils veulent. Prenons l'exemple du Royaume-Uni, qui a ajouté la *air passenger duty tax*. Cette nouvelle taxe cause beaucoup de tort à certains pays, entre autres, en termes de développement du tourisme. On peut aussi prendre l'exemple de la France, qui a émis une taxe pour lutter contre le sida. Ce sont des taxes qui ne profitent pas au développement du transport aérien. Effectivement, lors de notre prochaine Air Transport Conference, qui aura lieu en mars 2013, ce sera l'un des sujets chauds qui sera abordé. Nous allons, encore une fois, rappeler que nous avons des politiques strictes à cet effet.

Ce dont vous parlez, soit la taxe sur la sûreté, et quand on investira pour placer des scanners pour inspecter les passagers et faire en sorte que le vol se déroule correctement, est autorisée parce qu'on sait que cet argent, qui est prélevé des passagers, sera réinvesti dans le secteur. Tout ce qui n'est pas réinvesti dans l'aéronautique n'est pas en harmonie avec les politiques de l'OACI pour tous les États du monde.

Le sénateur Boisvenu : Madame Teyssier, merci de votre comparution. Je me demandais d'où venait votre accent. Lorsque j'ai vu que vous avez suivi votre formation à Toulouse, ville que je connais très bien pour y avoir travaillé, et reconnue pour son industrie aéronautique, j'ai compris.

J'aimerais tout d'abord vous féliciter pour votre mémoire très intéressant et étoffé. Dans votre mémoire, vous n'abordez toutefois pas le sujet de la compétitivité entre les aéroports et, autre sujet qui a été soulevé par un intervenant, toute la charge fiscale que les aéroports doivent subir, qui crée un certain déséquilibre et une certaine migration des passagers. Le Canada vit ce problème avec les aéroports à proximité — on peut penser à Buffalo, Plattsburgh et Burlington. Ce sujet est-il traité par votre organisation? Si je ne m'abuse, votre bureau se trouve à Montréal?

Mme Teyssier : Oui, tout à fait.

Le sénateur Boisvenu : Traite-t-on de ce sujet au sein de votre organisation?

Mme Teyssier : Votre question soulève plusieurs points. Si les passagers décident d'aller à Plattsburgh plutôt que de prendre l'avion à Montréal, je ne pense pas que ce soit une question de compétitivité à l'aéroport, mais plutôt de compétitivité de tarifs des compagnies aériennes. Malheureusement, c'est à ce niveau que les choses se déroulent.

Pour ce qui est de la compétitivité des aéroports, plusieurs questions se posent. Certains aéroports doivent continuer d'exister même s'ils ne sont pas compétitifs, et ce, pour des raisons de

call alternate airports. In Canada, which has a very large surface area, after all, if a plane has difficulties, it has to be within a certain distance to be able to land in the shortest time possible. But at the moment, this is an intractable problem to some extent, at least as far as ICAO is concerned. Those are known as non-viable airports. We are trying to find solutions, such as creating an airport conglomerate, where one airport that is very profitable will make it possible for another airport to survive, even if it means working with a minimum number of employees to guarantee service. That is what we are trying to set up.

Recently, we have conducted airport privatization studies, relying on case studies around the world, which provide various business models that we could use to help some airports survive with this type of heavy competition.

Senator Boisvenu: Your organization does not deal with any government charges, be they airport rents or taxes, in order to develop more balanced parameters and to encourage healthier competition. Those elements have an impact on airports close to the border.

Ms. Teyssier: We follow the policies and the guidelines. Any amount that passengers pay has to be reinvested. That is fundamental. We also have performance indicators for each airport. We ask them to demonstrate how efficient they are compared to other sites, which makes it possible to set those very guidelines. Obviously, when you are dealing with a private company — and that is what is happening more and more with some airports — we are not as successful with our regulations.

Also, the current trend for airports is to collect any revenue that comes from outside the aviation sector. You are now seeing airports that are practically supermarkets, with a lot of other possible revenues. Airports now tend to look for other revenues to increase their profits.

Senator Boisvenu: According to your report, Montreal has moved from 84th place to 63rd place.

Ms. Teyssier: Yes.

Senator Boisvenu: Is that because of the closure of Mirabel and because traffic moved to Dorval?

Ms. Teyssier: Yes, to some extent, and it is also because of migration being on the rise, thereby contributing to Montreal's development, especially with more and more French people coming to settle in Montreal. With the economic crisis in Europe, that is also a trend to consider.

Senator Boisvenu: You must be familiar with the saga of the Mirabel airport closure?

Ms. Teyssier: I am vaguely familiar.

sécurité. C'est ce qu'on appelle des aéroports de dégagement. Notamment, au Canada, qui a tout de même une très grande superficie, si un avion éprouve des difficultés, il doit se trouver à une certaine distance, dans un temps minimum, pour pouvoir se poser. Or, ce problème est quelque peu insoluble, à l'heure actuelle, du moins au niveau de l'OACI. C'est ce qu'on appelle les *non-viable airports*. On essaie de trouver des solutions où, par exemple, on pourrait créer un conglomérat d'aéroports, dont un qui soit fortement bénéficiaire pour permettre à l'autre de survivre, quitte à travailler avec un nombre minimum d'employés pour assurer le service. C'est le genre de chose que nous tentons d'avoir.

Dernièrement, nous avons produit des études de privatisation d'aéroports, avec des études de cas à travers le monde, qui donnent différents modèles d'affaires desquels on pourrait s'inspirer pour permettre à certains aéroports de survivre à cet état de forte compétition.

Le sénateur Boisvenu : Tout ce qui est tarification gouvernementale, loyers et taxes n'est pas un sujet que vous abordez à l'intérieur de votre organisation pour établir des paramètres plus équilibrés et une compétitivité plus saine. Ces éléments ont des impacts sur les aéroports à proximité des frontières.

Mme Teyssier : Nous suivons les politiques et les lignes directrices. Tout ce qui est chargé aux passagers doit être réinvesti. Cet aspect est fondamental. Après, nous avons également des indicateurs de performance pour chaque aéroport. On leur demande de démontrer qu'ils sont efficaces par rapport à d'autres sites, ce qui permet d'établir ces fameuses lignes directrices. Il est évident que lorsque vous avez affaire à une société privée — et c'est ce qui arrive de plus en plus avec certains aéroports — nous n'avons pas beaucoup d'impact au niveau de la réglementation.

Également, la tendance actuelle pour les aéroports est de récolter tout revenu provenant d'éléments en dehors de l'aéronautique. Vous voyez maintenant des aéroports qui sont carrément des supermarchés, avec un tas d'autres revenus possibles. C'est la tendance des aéroports que d'aller chercher des revenus autres pour augmenter leurs bénéfices.

Le sénateur Boisvenu : Selon votre rapport, Montréal est passé du 84^e au 63^e rang.

Mme Teyssier : Oui.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce à cause de la fermeture de Mirabel et au transfert du trafic à Dorval?

Mme Teyssier : On pourrait dire oui, mais c'est dû également à certains flux migratoires qui sont à la hausse et qui favorisent le développement de Montréal, notamment avec de plus en plus de Français qui viennent s'installer à Montréal. Étant donné la crise économique qui sévit en Europe, c'est aussi une des tendances qui peut être mise en cause.

Le sénateur Boisvenu : Vous connaissez sûrement la saga entourant la fermeture de l'aéroport de Mirabel?

Mme Teyssier : Je la connais de loin.

Senator Boisvenu: You are anticipating a three per cent rate of air traffic growth per year.

Ms. Teyssier: Yes.

Senator Boisvenu: That is almost one additional per cent compared to the economic growth projections, which hover around 1.8 or 2 per cent. Are airports doomed because of this increase? I am thinking of Dorval, which is landlocked in a city and whose growth opportunities come from within. Should this factor not put Mirabel's closure back into perspective eventually? Is Dorval viable in the long run, with the growth that you are projecting? Where does Dorval fit in? Perhaps my question is not clear to you, but you see where I am going with this.

Ms. Teyssier: I see where you are going. Let me say that, when we make projections at this level of aggregation, we are talking about North America, which includes the U.S. These are unconstrained projections. However, we fully agree that we have to keep these constraints in mind because, at any rate, they are unavoidable, be they in North America or Europe. Yes, that could open the door to small airports that could only be used for low-cost flights, for example. That is what happened in Singapore, where they opened a terminal specifically for low-cost flights; that was also the case in Bordeaux and a number of other places. That is why we can talk about preventing traffic from being diverted to Plattsburgh, by having flights with low-cost airlines leaving from Mirabel.

[English]

Senator Mercer: Senator Boisvenu asked one of my questions, but I would like more clarification. Our witness could not give us a detailed explanation as to why two of our three large airports have dropped down the list. Toronto is down by 11 and Vancouver is down by 8, but Montreal moved up 21 spots. It might be interesting for us to know. If the witness cannot provide it, perhaps our researchers could do a little research on those numbers to give us a little background. It is a rather sudden reversal in Montreal's fortunes, which could be good from Montreal's point of view.

My questions are with respect to your challenges for the training of licensed personnel, and then you specifically referred to orders and deliveries by Boeing and Airbus. They are important world manufacturers of aircraft, but around here the most important manufacturer of aircraft is Bombardier. Did you look at numbers for Bombardier when you looked at this particular problem?

Ms. Teyssier: Yes. We have made a study at the world level, and it included all the aircraft manufacturers and all the types of pilots. Why? I am taking only the pilots because it is the most critical part in terms of training, because it takes more time and

Le sénateur Boisvenu : Vous anticipez un taux de développement du trafic aérien de 3 p. 100 par année.

Mme Teyssier : Oui.

Le sénateur Boisvenu : C'est presque 1 p. 100 de plus que les prévisions, en termes de croissance économique, qui tournent autour de 1,8 ou 2 p. 100. Est-ce que des aéroports sont condamnés par cette progression? Je pense à Dorval, qui est tout de même enclavé dans une ville et où les possibilités d'agrandissement se font par l'intérieur. Ce facteur ne devrait-il pas remettre en perspective, éventuellement, la fermeture de Mirabel? Dorval est-il viable à long terme, avec cette croissance que vous prévoyez? Où se situe Dorval dans cette croissance? Ma question n'est peut-être pas claire pour vous, mais vous voyez où je veux en venir.

Mme Teyssier : Je vois où vous voulez en venir. J'aimerais préciser que, lorsque nous faisons des prévisions à ce niveau d'agrégation, on parle de l'Amérique du Nord, et cela inclut les États-Unis. Ce sont des prévisions qu'on appelle *unconstrained*. Toutefois, on est bien d'accord qu'il faut tenir compte de ces contraintes qui sont, de toutes les façons, incontournables, que ce soit en Amérique du Nord ou en Europe. Effectivement, cela pourrait ouvrir la porte au développement d'aéroports secondaires qui pourraient ne servir, par exemple, que pour des *low costs*. Ce fut le cas, par exemple, à Singapour, où ils ont ouvert un terminal spécifiquement pour les *low costs*, et également à Bordeaux et à plusieurs autres endroits. Ce qui fait qu'on peut envisager d'éviter la diversion du trafic vers Plattsburgh, en le faisant quitter de Mirabel avec des compagnies à prix inférieurs.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Le sénateur Boisvenu a posé l'une de mes questions, mais j'aimerais obtenir davantage de précisions. Notre témoin ne nous a pas fourni d'explication détaillée à savoir pourquoi deux de nos trois principaux aéroports ont reculé de plusieurs places sur la liste, à savoir Toronto de 11 places et Vancouver de huit places, tandis que Montréal a avancé de 21 places. Il pourrait être intéressant de savoir pourquoi. Si le témoin n'est pas en mesure de répondre, peut-être que nos analystes pourraient examiner ces données et nous donner du contexte. C'est un revirement de situation assez soudain pour Montréal, ce qui pourrait être une bonne chose pour cette ville.

Ma question porte sur les défis relatifs à la formation de personnel breveté. Vous avez fait référence précisément au carnet de commandes de Boeing et d'Airbus. Ils sont d'importants constructeurs d'aéronefs dans le monde, mais ici, le constructeur le plus important est Bombardier. Avez-vous consulté les données au sujet de Bombardier lorsque vous avez examiné cette problématique?

Mme Teyssier : Oui, nous avons réalisé une étude d'envergure mondiale, qui comprenait tous les constructeurs d'aéronefs et tous les types de pilotes. Pourquoi? Je me concentre uniquement sur les pilotes parce qu'il s'agit de l'aspect le plus critique sur le plan de la

we have also seen — for instance when we had these accidents with the Air France flights over Rio and between Rio and Paris — that it was due to a lack of training of pilots.

When we are looking at the chain of the pilots, we are starting at the very low level of the pilots, what we call *les pilotes d'aéroclub*. This is the first step. We need to have the global picture and to say that if we have an issue when we are to operate an aircraft with a commercial operator, we can take this *pépinière* and make them grow at a faster pace than when we take someone from the streets.

That is why we have looked at the global picture. To answer your question, it also includes all the regional jets, turboprops and all the aircraft available.

Senator Mercer: When you looked at the development of low-cost carriers, you said it included WestJet and Sunwing. I would agree with Sunwing, but I am not sure I would call WestJet a low-cost carrier anymore. Did you also look at other smaller but growing regional carriers in Canada, such as Porter?

Ms. Teyssier: The definition of “low-cost carriers” is strange. If you take a German company like Air Berlin, some time ago it was just a charter airline and from one day to another, it decided to be a low-cost carrier. In ICAO we have made a classification by region, and we have decided on the basis of cost that this airline is a low-cost carrier and this airline is not. For us, as per today in our classification, Porter is not part of the low-cost carriers. That is why.

Senator Mercer: It is due to the definition. You talked about fuel price volatility and refinery capacity. This is an issue that goes beyond the airline industry, but I want to be specific because Senator Greene, Senator MacDonald and I come from a region where we have only one refinery, and it is for sale or closure in the next number of years. Are we in danger of not having enough fuel in the right places at the right time if this refinery capacity is not rectified?

Ms. Teyssier: I do not see the danger of not having fuel, but the danger of having fuel at a higher price, yes, for sure it is there. Even if we are developing alternative fuels, it is still at the very early stages, and you will never have alternative fuel at a very good price in the next 10 years.

I do not see any danger in terms of getting enough fuel, but it will impact the price of the ticket. As we see today, some airlines are adding a fuel surcharge, and when you travel to the United States you have to pay for your baggage with other airlines. This is not the case for all parts of the world. It is linked.

formation étant donné que cela nécessite beaucoup de temps, et nous l'avons vu, il y a eu, par exemple, des accidents lors de vols d'Air France au-dessus de Rio et entre Rio et Paris qui étaient attribuables au manque de formation des pilotes.

Lorsque nous examinons les types de pilotes, nous commençons avec les pilotes au bas de l'échelle, que nous appelons les pilotes d'aéroclub. C'est la première étape. Nous devons ensuite dresser un portrait mondial et déterminer si nous avons un problème lorsque nous voulons qu'un aéronef soit utilisé par un exploitant commercial. Nous pouvons nous servir de ce bassin et avancer plus rapidement que si nous prenions quelqu'un dans la rue.

C'est pour cette raison que nous devons dresser un portrait mondial. Pour répondre à votre question, cela comprend également tous les avions à réaction de transport régional, les avions à turbopropulseurs ainsi que tous les aéronefs disponibles.

Le sénateur Mercer : Lorsque vous avez examiné le développement des transporteurs à faibles coûts, vous dites avoir inclus WestJet et Sunwing. Je conviens que Sunwing en est un, mais pouvons-nous encore appeler WestJet un transporteur à faibles coûts? Avez-vous aussi étudié d'autres transporteurs régionaux plus petits qui sont en croissance, comme Porter?

Mme Teyssier : La définition de « transporteur à faibles coûts » est étrange. Si on prend une compagnie allemande comme Air Berlin, qui n'était qu'un exploitant de vols d'affrètement à une époque, a décidé de devenir un transporteur à faibles coûts du jour au lendemain. L'OACI a établi une classification par région et nous avons décidé en fonction du coût que cette compagnie aérienne est un transporteur à faibles coûts, mais elle n'en est pas un. Pour nous, selon notre classification actuelle, Porter ne fait pas partie des transporteurs à faibles coûts. Voilà pourquoi.

Le sénateur Mercer : C'est une question de définition. Vous avez parlé de la volatilité du prix du carburant et de la capacité de raffinage. Il s'agit d'un enjeu qui dépasse le secteur du transport aérien, mais je veux être précis puisque le sénateur Greene, le sénateur MacDonald et moi sommes originaires d'une région qui ne compte qu'une seule raffinerie, qui sera vendue ou fermée au cours des prochaines années. Risquons-nous de ne pas avoir assez de carburant au bon endroit, au bon moment si l'on ne fait rien en ce qui a trait à la capacité de raffinage?

Mme Teyssier : Je ne crois pas qu'on risque de manquer de carburant, mais nous devons le payer plus cher, c'est certain. Même si nous mettons au point des carburants de remplacement, nous en sommes encore au tout début, et il n'y aura aucun carburant de remplacement bon marché au cours des 10 prochaines années.

Il n'y aura pas de pénurie de carburant, mais il y aura une hausse du prix du billet d'avion. Comme nous le voyons aujourd'hui, certains transporteurs ajoutent un supplément carburant, et lorsque vous voyagez aux États-Unis, vous devez payer pour vos bagages avec d'autres transporteurs. Ce n'est pas le cas partout dans le monde. Il y a un lien.

Senator Mercer: My final point is more of a point than a question. Your comment on the air transport industry in your summary was very important. It was regarding the value added by the air transport industry and those two points of a vital engine and catalyst for economic development. I think it is something we need to remember as we write our report.

Those are a couple of very good phrases we could quote from, Mr. Chair.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you very much, Ms. Teyssier. I just have a few quick questions to make things clearer. On page 12, when you talk about the Open Skies Agreement, we see that Russia and China are pretty much out of the picture. Are those two countries not open to that type of agreement or is it simply a lack of information, especially for China?

Ms. Teyssier: We know that China signed an open skies agreement with Canada not too long ago. Some passengers complained because, with that agreement, you have two airlines serving Vancouver and Beijing, for example, and they code share, basically giving them a monopoly.

Senator Boisvenu: Your organization reviews the management of the entire aviation industry around the world. Have you compared the management models of airports? In Canada, the approach was to create non-profit organizations or NPOs; in other cases, municipalities are responsible. Have you done any comparative analyses between airport management models? Have you rated the performance of those administrations to be able to say that “here is the model that should be adopted, here is the most effective model, in our view”? Do you conduct that type of analysis?

Ms. Teyssier: Yes, we do that type of analysis, because airports do in fact have a number of management styles, including the single till, the dual till, and so on. Our job is not to say that “this approach is better than that approach.” Each state will decide what works best for its national context. We offer a number of possibilities. We make it possible for a state to compare what is being done in other states and to look at performance. This is why performance indicators are useful; they make it possible to see the evolution. Afterwards, it is up to the state to determine whether it prefers one model over another, depending on its characteristics. But yes, we do those types of studies.

Senator Boisvenu: And based on your observations, which is the best model?

Ms. Teyssier: I would not know how to answer that.

Senator Boisvenu: That is a politician’s answer.

Ms. Teyssier: No, not at all.

Senator Boisvenu: My last question has to do with the increase in people travelling by air. It seems we have recovered and even surpassed the number of customers we lost after September 11, 2001.

Le sénateur Mercer : Ma dernière intervention est plus un commentaire qu’une question. Votre observation sur le secteur du transport aérien dans votre conclusion était très importante. Elle portait sur la valeur ajoutée par le secteur du transport aérien et sur le fait qu’il s’agisse d’un moteur essentiel et d’un catalyseur du développement économique. Je crois que nous devons nous rappeler de cela lorsque nous rédigerons notre rapport.

Nous pourrions citer quelques excellentes remarques, monsieur le président.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup, madame Teyssier. Quelques petites questions de précision. À la page 12, lorsque vous parlez du *Open Skies Agreement*, on voit que la partie qui est presque manquante, c’est la Russie et la Chine. Est-ce que ces deux pays sont fermés à ce type d’entente ou s’agit-il seulement d’un manque d’information, notamment pour la Chine?

Mme Teyssier : Pour la Chine, on sait qu’ils ont signé un accord ciel ouvert avec le Canada il n’y a pas longtemps. Justement, certains passagers se plaignent parce que, sur cet accord, vous avez deux compagnies aériennes qui vont, par exemple, desservir Vancouver à Pékin, qui sont en *code share* et qui, finalement, font un monopole.

Le sénateur Boisvenu : Votre organisation examine la gestion de l’ensemble de l’aviation à travers le monde. Est-ce que vous avez comparé les modèles de gestion des aéroports? Au Canada, l’approche qu’on a adoptée a été de créer des organismes sans but lucratif — des OSBL —, dans d’autres cas ce sont les municipalités qui le font. Est-ce que vous avez fait des analyses comparatives entre les modèles de gestion des aéroports? Est-ce que vous avez coté la performance de ces administrations pour dire : « Voici le modèle qui devrait être adopté, celui qui nous semble le plus efficace »? Faites-vous ce type d’analyse?

Mme Teyssier : Oui, nous faisons ce type d’analyse, puisqu’il y a effectivement plusieurs styles de gestion dans les aéroports, avec ce qu’on appelle la *single till*, le *dual till*, et cetera. Notre rôle n’est pas de dire « ceci est mieux que cela ». Chaque État va décider de ce qui est le mieux par rapport à son contexte national. Nous offrons plusieurs possibilités. Nous offrons la possibilité pour l’État de comparer ce qui s’est fait dans d’autres États et de voir quelle est la performance, d’où l’intérêt de ces indicateurs de performance, pour voir comment cela a évolué. Par la suite, c’est à l’État de déterminer si ce modèle lui convient mieux que d’autres, selon ses spécificités. Mais nous faisons ce type d’études, effectivement.

Le sénateur Boisvenu : Et selon votre observation, quel est le meilleur modèle?

Mme Teyssier : Je ne saurais pas répondre à cela.

Le sénateur Boisvenu : C’est une réponse de politicien!

Mme Teyssier : Non, je vous assure.

Le sénateur Boisvenu : Ma dernière question concerne l’augmentation de la clientèle au niveau du transport aérien. On semble avoir récupéré la clientèle perdue après le 11 septembre 2001,

When I look at the graphs, it seems that we have already gone over the number of passengers we had in the 2000s. In your view, what are the main factors for this growth? Does it primarily have to do with more retired people or tourists who use this type of transportation — which is faster, more efficient and safer — or is it a shift from other modes of transportation to aviation? One of the things I am thinking of is the fact that people may be using their cars less and flying more. Are there factors that make it possible to understand this significant increase in air travel?

Ms. Teyssier: To go back to the crises, the most significant crisis in terms of loss of traffic was the 2008-09 crisis, which started with an incredible increase in fuel prices in the first six months, from July to 2008. Then 2009 came. In 2008, everything started with the whole U.S. financial crisis that bled everywhere. That is when we lost a lot of traffic. Only in 2010 did we start to get back to the traffic level of 2007. So that is an important point to consider in terms of the crisis.

Right now, there was still a 6.5 per cent growth from 2010 to 2011. That is more than the 5 per cent or so that we are used to. There are a number of factors and it all depends on where you are in the world. One of the reasons is obviously the rising standard of living in China, the largest market in the world. That is one of the most significant factors.

China's domestic tourism is also growing. The Chinese domestic market is huge and is growing very quickly, although we do not think that, in 20 years, it will be at the same level as the American market, which will be predominant.

There are also specific situations. Take Europe for example. The growing popularity of the high-speed train, the TGV, has an impact on air traffic. But that is absolutely not the case here, in North America, not in Canada and not in the U.S. There is no carry-over. I would say that the only way to increase traffic is to do what Europe did with airlines like the high-end EasyJet. Those low-cost airlines started to create traffic at airports that had no activity. They decided to create Byarritz and Birmingham, which did not exist before. They are going to travel from smaller airports and create a demand.

We are not saying that they are creating the demand, but perhaps the demand was there, but the fares were too high for those people to be able to take those trips. But the way low-cost carriers operate in Europe, including France, is that they say that, for example, Ryanair has a direct flight Paris-Toulouse, but that is masking the reality a little because they do not exactly leave from Paris. They leave from Bovais, which is 60 kilometers away from Paris, and they do not land exactly in Toulouse. They land in Carcassonne, which is still 70 kilometers away from Toulouse.

et même l'avoir dépassée. Quand je regarde les courbes, il semble qu'on a déjà dépassé le nombre d'utilisateurs des années 2000. Selon vous, quels sont les principaux facteurs de cette croissance? Est-ce que c'est d'abord lié au plus grand nombre de retraités ou des touristes qui emploient ce type de transport — qui est plus rapide, plus efficace et plus sécuritaire — ou est-ce que c'est un transfert de type de transport vers l'aviation? Je pense par exemple, entre autres, au fait que les gens utilisent peut-être moins leur auto pour utiliser davantage l'avion. Est-ce qu'il y a des facteurs qui permettent de comprendre l'augmentation importante de l'utilisation de l'avion?

Mme Teyssier : Pour revenir sur les crises, celle qui a été la plus importante, en tant que perte de trafic, c'est celle qu'on a eue en 2008-2009, avec, d'une part, une augmentation du prix du carburant vraiment incroyable dans les six premiers mois de juillet jusqu'en 2008. Après, nous avons eu 2009. En 2008, tout a commencé avec l'histoire de la crise financière des États-Unis qui s'est répandue partout. C'était une hémorragie. Et là on a perdu beaucoup de trafic et, en fait, c'est seulement à partir de 2010 qu'on a commencé à retrouver le niveau de trafic de 2007. C'est donc un point important à considérer pour ce qui est de la crise.

À l'heure actuelle, on est quand même à 6,5 p. 100 de croissance entre 2010 et 2011. C'est supérieur à ce qu'on a d'habitude, qui est aux alentours de 5 p. 100. Il y a plusieurs facteurs et tout dépend où on se positionne dans le monde. L'une des raisons est évidemment l'augmentation du niveau de vie du plus grand marché mondial qui est la Chine. Il y a aussi l'ouverture, ils ont donc le droit d'aller un partout dans le monde. Et là, c'est l'un des facteurs les plus importants.

La Chine a également un développement du tourisme intérieur. Le marché intérieur Chinois est considérable et se développe très rapidement, même si on estime que dans 20 ans il ne sera quand même pas au même niveau que le marché américain qui sera prédominant.

Il y a ensuite les spécificités. Si vous prenez, par exemple, en Europe, la croissance du train rapide, le TGV, oui ça impacte le trafic aérien, mais ce n'est absolument pas le cas ici, en Amérique du Nord, ni au Canada ni aux États-Unis. Il n'y a pas de transfert. Je dirais que la seule façon d'ajouter du trafic, c'est de faire comme en Europe avec l'arrivée de compagnies aériennes comme EasyJet haut de gamme. Ces compagnies aériennes à faible coût ont commencé à créer du trafic à partir d'aéroports où il n'y avait pas d'activités. Ils ont décidé de créer Byarritz, et Birmingham alors que cette ligne n'existait pas. Ils vont voyager avec des aéroports secondaires et ils vont créer une demande.

On ne veut pas dire qu'ils la créent, mais peut-être que cette demande était là, mais que les tarifs étaient trop élevés pour que cette demande puisse accéder à ce voyage. Après, la façon avec laquelle les transporteurs à bas prix se développent en Europe, notamment en France, quand on dit, par exemple, que Ryanair fait un vol direct Paris-Toulouse, c'est quand même maquiller un petit peu la réalité parce qu'ils ne partent pas exactement de Paris. Ils partent de Bovais, qui se situe à 60 kilomètres de Paris, et ils n'atterrissent pas exactement à Toulouse. Ils arrivent à Carcassonne qui est encore à 70 kilomètres de Toulouse.

Those flights are for a certain clientele that does not have time constraints, perhaps clients who are retired or students. So there is a host of things, not just one reason.

Senator Boisvenu: Thank you very much for sharing all your expertise. We really appreciate it.

Senator Robichaud: When I look at the piece that talks about operating margins and load factors, does that include the transportation of cargo? My understanding is that the idea is to have aircraft with full loads as much as possible. Does that have an impact on prices for passengers who travel with those airlines?

Ms. Teyssier: No, that has no impact. Right now, the cargo that goes on board passenger aircraft, is approximately 60 per cent of the total freight. The remaining 40 per cent goes with Whole Cargo Airlines. The trend will reverse over the next 20 years. We are expecting to see it at 50-50. But the price for transporting cargo compared to the prices of passenger tickets is pretty paltry. It really has no impact on the prices of passenger tickets.

Senator Robichaud: But are planes leaving with full loads?

Ms. Teyssier: In terms of cargo?

Senator Robichaud: Yes.

Ms. Teyssier: Not always, no. That is also not the case for passengers. It is very random. I do not actually want to get into too many technicalities, but there are people who monitor empty seats on planes day after day and, 10 days before the flight, they will check the number of passengers. Then, they will reduce prices to attract other people, because every empty seat is a dead loss.

The Chair: Madam, on behalf of the committee, I would like to thank you for your presentation. You are definitely going to see some of your comments in our report.

[English]

I would like to remind the audience and honourable senators that tomorrow evening we will continue to look at the international component of the airline study with Mr. Fabien Pelous, Vice-President and Director of Air France-KLM in Canada.

We will also return to our order of reference on Bill C-45, with Mr. David Bradley, President and Chief Executive Officer of the Canadian Trucking Alliance, who will appear on Divisions 5 and 12 of the bill.

(The committee adjourned.)

Tout ça s'adresse à une certaine clientèle qui n'a pas d'obligation de temps ou qui est peut-être à la retraite ou aux études. Il y a donc un ensemble de choses, il n'y pas qu'une raison.

Le sénateur Boisvenu : Merci beaucoup pour toutes vos connaissances. C'est vraiment très apprécié.

Le sénateur Robichaud : Lorsque je regarde l'affiche qui parle de *operating margins and load factors*, est-ce que vous tenez compte du transport de marchandises? Parce que je crois comprendre qu'on essaie, autant que possible, de faire partir les avions avec de pleines charges. Est-ce que cela a une incidence sur le prix pour les passagers qui voyagent avec ces lignes aériennes?

Mme Teyssier : Non, cela n'a pas d'incidence. À l'heure actuelle, pour ce qui est du cargo transporté dans les soutes des avions de passagers, on est à peu près à 60 p. 100 fret total transporté, et 40 p. 100 pour tout ce qui est transporté dans ce qu'on appelle Whole Cargo Airlines. La tendance va s'inverser au cours des 20 prochaines années. On s'attend à ce qu'on arrive plutôt à un 50-50. Mais le prix du cargo transporté par rapport au prix du billet du passager est un petit peu dérisoire. Cela n'a vraiment aucun impact sur le prix du billet du passager.

Le sénateur Robichaud : Mais est-ce que les avions partent avec de pleines charges?

Mme Teyssier : Au niveau cargo?

Le sénateur Robichaud : Oui?

Mme Teyssier : Pas toujours, non. Ce qui n'est pas le cas non plus pour les passagers. C'est très aléatoire. En fait, je ne voudrais pas rentrer dans des trucs trop techniques, mais il y a des gens qui suivent le remplissage de l'avion jour après jour et dix jours avant le départ de l'avion, ils vont vérifier le nombre de passagers. Ils vont donc baisser les prix pour attirer d'autres personnes, parce que chaque siège vide représente une perte sèche.

Le président : Madame, au nom du comité je voudrais vous remercier pour votre présentation. C'est sûr que vous allez voir plusieurs de vos commentaires reflétés dans notre rapport.

[Traduction]

Je tiens à rappeler à l'auditoire ainsi qu'à nos honorables sénateurs que nous continuerons d'examiner l'aspect international du secteur du transport aérien demain soir, dans le cadre de notre étude, cette fois avec M. Fabien Pelous, vice-président et directeur d'Air France-KLM au Canada.

Nous reviendrons également au projet de loi C-45 avec M. David Bradley, président et chef de la direction de l'Alliance canadienne du camionnage, qui comparaitra au sujet des Sections 5 et 12 du projet de loi.

(La séance est levée.)

OTTAWA, Wednesday, November 21, 2012

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

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

[*Translation*]

The Chair: Honourable senators, I declare this meeting of the Standing Committee on Transport and Communications open.

[*English*]

This evening, the Standing Senate Committee on Transport and Communications continues its study on the airline industry.

[*Translation*]

This evening, we have the pleasure of having Fabien Pelous with us, the Vice-President and Chief Executive Officer of Air France-KLM in Canada.

[*English*]

Later this evening, at 7:30, we will hear from David Bradley, President and Chief Executive Officer from the Canadian Trucking Alliance, who is here to discuss Divisions 5 and 12 of Bill C-45.

[*Translation*]

Mr. Pelous, welcome. Thank you for accepting our invitation. We will start with your comments, and we will then move on to questions from committee members.

[*English*]

Fabien Pelous, Vice-President and Chief Executive Officer, Air France-KLM in Canada: Good evening. First, I would like to congratulate you on this initiative. I represent two foreign airlines, and therefore I want to thank you for giving Air France and KLM Group the opportunity to speak in front of this commission.

As you can imagine, my vision will differ slightly from that presented to you so far by the Canadian airlines since Air France and KLM operate strictly international flights in Canada.

I have been in this country only 13 months, so please forgive me for not being completely familiar with certain specific aspects of the Canadian industry. Nevertheless, my 16 years of experience in international air transport in a wide range of fields, including strategy, revenue management, customer relations and call centre activities, provides me with an overall perspective of air transport challenges.

OTTAWA, le mercredi 21 novembre 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, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications poursuit son examen du secteur du transport aérien.

[*Français*]

Ce soir, nous avons le plaisir de recevoir M. Fabien Pelous, vice-président et directeur général d'Air France-KLM au Canada.

[*Traduction*]

Plus tard en soirée, à 19 h 30, nous entendrons M. David Bradley, président et chef de la direction de l'Alliance canadienne du camionnage, venu discuter des Sections 5 et 12 du projet de loi C-45.

[*Français*]

Monsieur Pelous, soyez le bienvenu. Je vous remercie d'avoir accepté notre invitation. Nous allons commencer avec vos remarques et nous passerons ensuite aux questions des membres du comité.

[*Traduction*]

Fabien Pelous, vice-président et directeur général, Air France-KLM au Canada : Bonsoir. Tout d'abord, je tiens à saluer votre initiative. Représentant deux transporteurs aériens étrangers, je vous remercie de donner l'occasion au Groupe Air France et KLM de pouvoir s'exprimer devant votre commission.

Comme vous pouvez l'imaginer, j'ai une vision légèrement différente de celle présentée jusqu'à maintenant par les transporteurs aériens canadiens, car Air France et KLM offrent exclusivement des vols internationaux au Canada.

N'étant en poste au Canada que depuis 13 mois, je vous prie de m'excuser de ne pas connaître parfaitement certains aspects particuliers de l'industrie canadienne. Néanmoins, mon expérience du transport aérien international dans des domaines diversifiés tels que la stratégie, la gestion des revenus, les relations avec la clientèle et les activités des centres d'appels me permettent d'avoir une vue d'ensemble des défis du transport aérien.

I would like to take a few minutes to provide you with a quick overview of the Air France and KLM group global operations.

We are among the leading European airline groups. We employ 100,000 employees worldwide. We have a fleet of 586 aircraft, including 39 Bombardier used by our regional subsidiaries. We carry more than 76 million passengers annually, and we fly to 230 destinations worldwide. That represents 2,200 daily flights, for a yearly revenue of about 24 billion euros.

Air France is one of the founding members of the SkyTeam alliance with 19 airlines, since we had a new Chinese airline join us today. Air France and KLM are leading airlines in sustainable development with recognition from the Dow Jones Sustainability Index. Our group is a member of a transatlantic joint venture with Delta and Alitalia, providing 250 transatlantic flights daily.

I would now like to outline some specificity of operations for Air France and KLM in Canada. Although foreign airlines, Air France and KLM have been operating in Canada since transatlantic air transportation first began. That means that Air France has been here for 62 years and KLM 63. We employ 150 direct employees in Canada, and we also do business with Canadian handling companies. We operate in four Canadian cities directly — Montreal, Toronto, Calgary and Vancouver. As you perhaps know, these four airports account for 95 per cent of total transatlantic passengers flying in and out of Canada.

Out of Ottawa, both Air France and KLM offer a daily connection by bus to Montreal's Trudeau Airport. We partner as well with WestJet to offer 21 more additional cities.

We fly 1.6 million passengers to our Paris Charles de Gaulle and Amsterdam Schiphol hubs from where we can provide connecting flights to 60 European destinations to Canadian travellers and over 200 destinations worldwide. We operate 62 flights weekly in summer and 45 in winter. To give you an example, in Montreal alone, we operate about 1,500 seats every day during the summer peak.

In Canada, we have joined forces with Air France, KLM, Delta and Alitalia in a joint venture operation with a consolidated sales team in order to provide one voice to the market. Our mission is to provide a range of products and fares to all types of travellers, combined with a comprehensive commitment to deliver excellent service.

I would like to begin my presentation now by addressing the precarious situation of airlines currently because we are, as an industry, regularly losing money. In the airline industry, profitability in the last decade has been near to zero. For 2012, IATA is forecasting losses of over \$1 billion for European and African airlines while air carriers from other parts of the world

J'aimerais prendre quelques minutes pour vous présenter un survol rapide des opérations internationales du Groupe Air France KLM.

Nous sommes l'un des premiers groupes européens de transport aérien. Nous comptons un effectif mondial de 100 000 employés. Notre flotte regroupe 586 aéronefs, dont 39 appareils Bombardier dans nos filiales régionales. Nous transportons chaque année plus de 76 millions de passagers, vers 230 destinations partout dans le monde, ce qui se traduit par 2 200 vols quotidiens, pour des revenus annuels d'environ 24 milliards d'euros.

Air France est l'un des membres fondateurs de l'alliance SkyTeam qui réunit maintenant 19 transporteurs aériens, un transporteur chinois s'étant joint à l'alliance aujourd'hui. Air France et KLM sont des chefs de file du développement durable parmi les transporteurs aériens, reconnus au titre de l'indice de durabilité Dow Jones Sustainability Index. Notre Groupe est membre d'une coentreprise transatlantique avec Delta et Alitalia, qui offre 250 vols transatlantiques quotidiens.

Permettez-moi maintenant de vous présenter certains points plus précis des opérations d'Air France et de KLM au Canada. Bien qu'étrangères, les sociétés aériennes Air France et KLM sont actives au Canada depuis les débuts du transport aérien transatlantique, soit depuis 62 ans pour Air France, et 63 ans pour KLM. Nous avons 150 employés directs au Canada, et nous traitons avec des compagnies canadiennes d'assistance. Nous desservons directement quatre villes canadiennes, Montréal, Toronto, Calgary et Vancouver, et comme vous le savez peut-être, ces quatre aéroports comptent pour 95 p. 100 du total des passagers sur les vols transatlantiques qui partent du Canada ou y arrivent.

À partir d'Ottawa, Air France et KLM offrent une correspondance quotidienne par autobus vers l'aéroport Trudeau de Montréal. Nous avons également un partenariat avec WestJet pour desservir 21 autres villes.

Nous transportons 1,6 million de passagers vers nos plaques tournantes des aéroports Charles de Gaulle à Paris et Schiphol à Amsterdam, d'où nous pouvons offrir aux voyageurs canadiens des correspondances vers 60 destinations européennes et plus de 200 autres partout dans le monde. Nous avons 62 vols hebdomadaires en été, et 45 l'hiver. À titre d'exemple, le trafic à Montréal seulement représente environ 1 500 places par jour pendant la pointe estivale.

Au Canada, Air France, KLM, Delta et Alitalia ont uni leurs forces dans une coentreprise regroupant les équipes de vente, pour aborder le marché de façon unifiée. Notre mission est d'offrir une gamme de produits et de tarifs à tous les types de voyageurs, avec un engagement total envers l'excellence du service.

Je voudrais commencer ma présentation en abordant l'actuelle situation précaire des transporteurs aériens, une industrie qui enregistre régulièrement des pertes. Lors de la dernière décennie, la rentabilité du secteur aérien s'approchait de zéro. Pour 2012, l'IATA prévoit plus de 1 milliard de dollars de pertes pour les transporteurs européens et africains, et de modestes bénéfices

are expected to post modest profits. We should remember, however, that North American airlines are coming out of a turbulent period marked by extensive restructuring either through mergers or under various laws protecting them from their creditors. Some U.S. airlines are still undergoing such a process. Air France-KLM is currently, unfortunately, among the group of money-losing airlines. In order to counter our critical financial situation, we rolled out our Transform 2015 plan with the ambition to lower our manageable costs by 20 per cent.

Surprisingly, other players in the air transport chain, such as aircraft manufacturers, rental operators, distributors and airports, are making money, and sometimes with very comfortable margins. Airlines are on the losing end because average flight ticket prices continue to fall due to competition and the arrival of low-cost carriers, while fuel prices and operating costs in general, including airport-related costs, keep rising year after year.

What applies globally applies also in Canada. Airport-related costs are particularly high in Canada, especially as they pertain to airport taxes and rent. Our airport-related costs keep increasing each year at a higher rate than inflation. This impacts expansion efforts and potentially compromises the future development of air transportation in Canada.

I would like to add my voice to other airline representatives who have appeared before you and raised the same issue. Airport rent paid to the government is only one example, I think, of the excessive taxation applied to the air industry. Please allow me to illustrate this with other examples. In certain provinces, a jet fuel tax exists as if fuel prices were not high enough for airlines. Moreover, we recently learned about another potential tax that proposes to form a new system of collecting mandatory information that we already provide in a certain format. This logic of systematically passing the cost to airlines, and by extension to air travellers, is not a virtuous one as, instead of finding an internal solution to introducing changes and developing initiatives with a controlled cost, we simply pass on the burden to consumers.

Several studies have proven the correlation between fares and consumer habits. Lower fares generate more travel and higher fares equal fewer passengers and lower growth. Today, all taxes are added and included in fares because airline margins are already so low, or even negative given the current financial situation, that we cannot absorb them. Over taxation by Canadian airports compared to other airports, especially in the U.S., has a direct impact on the development of air travel in Canada. The drop in air traffic has been palpable with cross border U.S. airports charging lower fares and therefore attracting international air travellers who should be originating from Canada. This is a well-known issue, and I will not revisit comparing taxation practices in Canadian airports versus cross-border U.S. airports such as Burlington and Plattsburgh for

pour les transporteurs des autres zones. Il ne faut toutefois pas oublier que les transporteurs nord-américains sortent d'une période de turbulences, marquée par des restructurations en profondeur découlant de fusions ou du recours à diverses lois les protégeant de leurs créanciers. Certains transporteurs des États-Unis se trouvent encore dans ce processus. Air France-KLM fait malheureusement partie du groupe des transporteurs aériens qui essuient des pertes. Pour redresser cette situation financière critique, nous avons mis en place notre plan Transform 2015, avec un objectif de réduction de 20 p. 100 de nos coûts gérables.

Il est par ailleurs surprenant que d'autres acteurs de la chaîne du transport aérien, tels les fabricants d'aéronefs, les loueurs, les distributeurs et les aéroports, affichent des bénéfices, parfois avec des marges très confortables. Les transporteurs aériens perdent à ce jeu, parce que le prix moyen du billet continue de baisser à cause de la concurrence et de l'arrivée de transporteurs à faibles coûts, alors que les prix du carburant et les coûts d'exploitation en général, notamment les coûts aéroportuaires, continuent d'augmenter d'année en année.

Ce qui est vrai au niveau mondial l'est aussi au Canada. Les coûts aéroportuaires sont particulièrement élevés au Canada, notamment le loyer et les taxes aéroportuaires. Nos coûts aéroportuaires augmentent chaque année davantage que le taux d'inflation. Cette situation entrave les possibilités d'expansion et pourrait à terme compromettre le développement du transport aérien au Canada.

J'ajoute ma voix à celle des représentants des autres transporteurs aériens qui ont comparu devant votre comité et souligné ce même problème. J'estime que le loyer aéroportuaire versé au gouvernement constitue une forme parmi d'autres de la taxation excessive de l'industrie du transport aérien. Permettez-moi de mentionner quelques autres exemples. Certaines provinces imposent une taxe sur le carburant aviation, dont le prix est déjà trop élevé. Nous avons également été saisis récemment d'un projet de taxation supplémentaire en vue de financer un nouveau système de collecte de données obligatoires que nous transmettons déjà dans un certain format. Cette logique d'externalisation systématique des coûts sur les compagnies aériennes, et donc sur le passager aérien, est malsaine, car au lieu de chercher une solution interne dans un projet de changement ou d'initiative, nous nous contentons de transférer le fardeau au consommateur.

Plusieurs études ont démontré la corrélation entre le prix du billet et les habitudes du consommateur. Une diminution des prix suscite un trafic supplémentaire et une augmentation provoque un recul du nombre de passagers et de la croissance. Aujourd'hui, toutes les taxes sont intégrées au prix du billet car les marges des transporteurs aériens, si faibles ou même négatives dans la conjoncture actuelle, ne permettent pas de les absorber. La taxation excessive de la part des aéroports canadiens, par rapport à d'autres aéroports, notamment américains, a un effet direct sur le développement du trafic aérien au Canada. Cet effet de perte de trafic est notable, avec les aéroports transfrontaliers américains qui proposent des taxations inférieures et qui bénéficient d'une déviation du trafic international qui devrait autrement partir du Canada. Ce problème est bien connu, et je ne

Montreal; Buffalo for Toronto; and Seattle for Vancouver. It is a subject that has already been presented in detail before this commission.

[Translation]

The IATA secretary general recently compared Canada and Australia, countries that have similar air transportation needs. The results were self-explanatory. Australian air transportation finished ahead across the board in terms of growth and quality. The only category in which Canadian air transportation rated higher was airport taxes.

I think it is imperative that the Canadian government see air transportation and airlines as contributors to the development of the nation's cities, regions and the country as a whole, and not just as tax sources. We open new horizons for the cities we operate in by connecting them to the world. We bring tourists and business people to Canada every day. We create local jobs.

Other countries have managed to introduce tourism or economic development policies without requiring the airlines to fund their government or regional investments in airports through higher airport taxes and other airport-related costs. It worries me sometimes when certain airports expand, and when they fail to attract new business investments, look to existing airlines to offset the cost of their overly ambitious plans.

You can appreciate why airport taxes and airport-related costs are a major concern for Air France-KLM Canada. It is an issue that can influence our development policy in the medium term.

As you might know, October 27 marked the last time our Airbus A380 flew out of Montreal. I would be lying if I told you it was because the airport rent is too high. Nevertheless, the decision to stop the Airbus A380 service was based on profitability issues, on which airport-related costs have something to do with.

We experienced major growth in western Canada with KLM, in Vancouver and Calgary where we introduced daily flights last summer. This was a first for the airline in Calgary. We want to continue growing, but if airport-related costs make this too expensive and not profitable, our development strategists will look elsewhere for growth opportunities.

We could ask the following question: will the Air France-KLM Group continue to expand in Canada or elect to focus its development solely on emerging markets in China and Brazil, where the conditions are more attractive?

When I speak about a developmental policy, I am of course referring to a more reasonable approach to taxation, but also to a more global approach to consumer service quality. For instance,

reviendrai pas sur les différences de taxes entre les aéroports canadiens et les aéroports frontaliers américains de Burlington et Plattsburgh pour Montréal, Buffalo pour Toronto, Seattle pour Vancouver, qui ont déjà fait l'objet de présentations détaillées devant votre commission.

[Français]

Le secrétaire général de l'IATA a récemment fait une comparaison entre le Canada et l'Australie, pays qui représente des similarités en termes de besoins de transport aérien. La comparaison a été flagrante. Tous les indicateurs de croissance et de qualité du transport aérien australien étaient supérieurs à ceux du Canada. Le seul critère sur lequel le Canada était devant l'Australie était celui des taxes aéroportuaires.

Je pense qu'il est important que le gouvernement canadien considère le transport aérien et les compagnies aériennes comme un outil de développement de leurs villes, de leurs régions et de leur pays autrement que des machines à générer des taxes. Nous ouvrons de nouveaux horizons aux villes que nous desservons en les reliant au monde. Nous apportons, tous les jours, des touristes et des gens d'affaires. Nous créons de l'emploi local.

D'autres pays ont affiché des politiques de développement touristique ou économique où les investissements gouvernementaux et régionaux dans les aéroports n'étaient pas financés par les compagnies aériennes par l'intermédiaire d'une augmentation des taxes et des coûts aéroportuaires. Je suis parfois inquiet de voir certains aéroports couler du béton et ensuite, faute de nouveaux acteurs, se répercuter vers les compagnies existantes les coûts de ces développements surdimensionnés.

La problématique des coûts et de taxation aéroportuaire est donc un sujet majeur de préoccupation pour Air France-KLM au Canada et peut, sur le moyen terme, conditionner notre politique de développement au Canada.

Comme vous le savez peut-être, nous avons décidé de retirer notre Airbus A380 de Montréal, le 27 octobre dernier. Je vous mentirais si je vous disais que c'est à cause du loyer foncier. Toutefois, il s'agit bien d'une décision basée sur un problème de rentabilité où les coûts aéroportuaires entrent dans l'équation.

Nous avons effectué une croissance très importante avec KLM sur l'Ouest du Canada. À Vancouver et Calgary, nous avons proposé, l'été dernier, des vols quotidiens. Il s'agissait d'une première pour notre compagnie à Calgary. Nous souhaitons continuer ce développement. Par contre, si le coût aéroportuaire rend ce développement trop coûteux et non rentable, nos services centraux de développement choisiront de mettre la croissance ailleurs.

La question suivante peut être posée : le groupe Air France-KLM va-t-il continuer sa croissance au Canada ou choisir de ne se développer que sur des marchés émergents, Chine ou Brésil, où les conditions sont plus attractives?

Quand je parle de politique de développement, c'est bien sûr par une approche plus raisonnée de la taxation qu'aujourd'hui, mais c'est aussi par une approche globale de la qualité de service

Montréal-Trudeau Airport does not currently have a dedicated customs line for business travellers, while most airports have already implemented one in collaboration with Customs authorities.

Montreal still does not have a rail link directly connecting air travellers from the airport to the city's downtown, while most major international airports operate such a system.

I would like to conclude by talking about competition, which on the surface, is a good thing for consumers. Nevertheless, too much competition, or oversupply, is having a damaging effect on the financial situation of airlines. There is merit to the idea of regulating access to the Canadian market for certain airlines, airlines known for slashing fares to drive their development at all costs, even if it is financially unsound. Some airlines will offer fares and pay travel agent commissions at the detriment of profitability when entering a new market. Consumers obviously benefit in the short term, but once airlines are forced to reduce or altogether eliminate their offering, prices inevitably rise again, and these same consumers are faced with higher fares. Consumers are also faced with fewer options, as numerous destinations previously available through connecting flights are eliminated.

Finally, a pricing policy that is too aggressive and does not reflect market costs puts pressure on fares, which translates into pressure on costs and ultimately on the quality — and quantity — of jobs in Canada. Air France and KLM believe in sustainable development.

Thank you once again for this opportunity. I hope the commission's findings will foster the ongoing development of air travel in Canada, which the Air France-KLM Group and Air France-KLM Delta and Alitalia joint venture hope to be an integral part of. I am now ready for questions.

The Chair: Thank you very much. You found a clientele that is rather sympathetic to your message. We greatly appreciate your comments.

We have about 20 minutes for questions. If you have any further questions for Mr. Pelous, he will be pleased to answer you in writing.

Senator Boisvenu: Welcome, Mr. Pelous. First, congratulations on your presentation. It was very clear. The question I have asked a number of witnesses who have come to testify is this: based on your experience around the world or between America and Europe, what aviation model do you think Canada should draw inspiration from to ensure that it is productive for the government and profitable for businesses?

Mr. Pelous: At Air France-KLM, we have long been jealous of the German model, where the willingness for development between the airports and companies has always been very

que l'on peut offrir au Canada aux consommateurs. Aujourd'hui, pour ne citer qu'un qu'exemple, l'aéroport de Montréal Trudeau ne propose pas de file spécifique douanière pour les clients affaires, alors que la plupart des aéroports l'ont mise en place avec les autorités douanières.

Montréal également ne propose pas non plus de desserte ferroviaire du centre-ville, alors que tous les grands aéroports internationaux se sont dotés de ces liaisons express.

Je voudrais finir sur la concurrence qui, a priori, est une bonne chose pour le consommateur. Toutefois, l'excès de concurrence ou suroffre a des effets destructeurs sur l'économie des compagnies aériennes. La logique de régulation de l'accès aux marchés canadiens de certains acteurs connus pour leur agressivité tarifaire, pas nécessairement fondée sur une réalité de coûts et sur une volonté de développement à tout prix, peut parfois se justifier. Pour entrer sur un marché, certains acteurs vont avoir des pratiques tarifaires ou des pratiques de commissionnement des agences de voyage qui ne sont pas compatibles avec la rentabilité. Certes à court terme, le consommateur peut en bénéficier. Mais si un transporteur majeur se voit contraint de réduire ou de supprimer son offre, les prix remontent alors au détriment du même consommateur. Qui plus est, de nombreuses destinations offertes en correspondance ne pourraient plus être accessibles par tous ces consommateurs.

Enfin, une politique de prix trop agressive, n'étant pas le reflet de la réalité des coûts du marché, mais une pression permanente sur les prix qui se traduit par une pression permanente sur les coûts et une pression sur la qualité et la quantité d'emplois locale. Chez Air France-KLM nous croyons au développement durable.

Je finirai en vous remerciant une nouvelle fois pour cette initiative, en souhaitant que les conclusions de votre comité assurent un développement florissant au transport aérien au Canada où le groupe Air France-KLM et notre coentreprise avec Delta et Alitalia souhaitent être des parties prenantes. Je suis maintenant à votre disposition pour toute question.

Le président : Merci beaucoup. Vous tombez sur une clientèle plutôt sympathique à votre message. Nous apprécions énormément vos commentaires.

Pour ceux qui ont des questions, nous avons environ une vingtaine de minutes. Par la suite, si vous avez des questions à poser, M. Pelous se fera plaisir de vous répondre par écrit.

Le sénateur Boisvenu : Bienvenue, monsieur Pelous. Tout d'abord, bravo pour votre mémoire. Il est très clair. La question que je pose à plusieurs intervenants qui viennent témoigner ici est la suivante : de par votre expérience à travers le monde ou entre l'Amérique et l'Europe, à votre avis, le Canada devrait s'inspirer de quel modèle d'entreprise de l'aviation pour faire en sorte que l'on soit productif pour le gouvernement, mais aussi profitable pour les entreprises?

M. Pelous : À Air France-KLM, on a longtemps été jaloux du modèle germanique où la volonté de développement entre les aéroports et les compagnies a toujours été très coordonnée dans une

coordinated within a philosophy of partnership where the company and the airport are there to develop the country. I think what was done in Frankfurt and Munich are examples of both reasoned and coordinated development between the companies, which may perhaps be a model for you.

There are other models, as well. I do not know if you would want to use them as a model. In some countries, like Morocco, a real willingness for tourist development also occurs through government investments, development, to ensure that the companies will bring in tourism to help develop the country. I believe you have two different approaches for partnerships where the government is willing to provide — and that word does not necessarily mean making them pay — airport facilities that will encourage all carriers, national and foreign, to come and develop their activities in Canada, with a development approach that is coordinated and reasonably priced.

Senator Boisvenu: So you are suggesting a greater partnership. We have often felt there is isolation between the airline carriers and airport administrators. There was a kind of split; at least I felt there was. So you, on your side, are proposing a greater partnership between the two entities: the airport operators and the aircraft operators?

Mr. Pelous: To be completely transparent, we have very good relationships with Canadian airports. In terms of relationships, they are aware that we are stakeholders in development, and they need us as much as we need them. We have very good relationships with the operators of all four airports. But they are not necessarily the ones who make decisions about all the costs that are imposed on us. I will not go back over the airport rent, but that charge that is passed along to us or certain changes in price — and it can increase from four per cent to ten per cent annually for certain charges — is a real problem for development.

We do not know how — and we do not know what to know how because we would be out of business — to increase prices today. Basically, this partnership would be with the airport, but my current understanding of the Canadian airport is that it does not have all the levers of its price policy since it must effectively have a certain number of taxes.

Senator Boisvenu: Is the return of the marvellous Airbus 380 strictly tied to financial or budgetary problems?

Mr. Pelous: The retirement of the A380 is basically linked to a profitability issue. It is a fantastic airplane, as you said, but this aircraft has a significant amount of space for business class and, these days, there is not enough demand from the market or markets that use the link between Europe and Montreal to justify that space. Air France wants to maintain a presence, a strong presence, in Canada and, therefore, to get rid of that aircraft but to keep the number of flights, because one of our assets for

logique de partenariat où la compagnie et l'aéroport sont là pour développer le pays. Je crois que ce qui a été fait à Francfort et Munich sont des exemples à la fois de développement raisonné et coordonné entre les compagnies, qui peuvent peut-être s'inspirer.

Il existe d'autres modèles. Je ne sais pas si c'est ceux dont vous vous inspirez. Dans certains pays, tels le Maroc, une vraie volonté de développement touristique se passe aussi par des investissements de l'État, de développement, pour ensuite assurer que les compagnies apporteront le tourisme qui permettra de développer le pays. Vous avez à la fois, sur deux logiques différentes, je crois, des exemples de partenariats où la volonté du gouvernement est bien d'offrir — et ce terme a aussi un sens pas nécessairement de faire payer — des facilités aéroportuaires qui vont donner envie à tous les opérateurs, nationaux comme étrangers, de venir développer leur activité au Canada, avec une logique de développement coordonné et de prix raisonnables.

Le sénateur Boisvenu : Vous soumettez donc comme proposition un plus grand partenariat. Nous avons souvent senti un isolement entre les entreprises aériennes et les administrateurs de l'aéroport. Il y avait une espèce de clivage; à tous le moins, moi je l'ai senti. Vous, de votre côté, proposez un plus grand partenariat entre les deux mondes : les opérateurs de l'aéroport et les opérateurs de l'aviation?

M. Pelous : Alors, pour être totalement transparent, nous avons de très bonnes relations avec les aéroports canadiens. En termes de relations, ils sont conscients que nous sommes des acteurs de développement et ils ont besoin de nous comme nous avons besoin d'eux. Quels que soient les quatre aéroports aujourd'hui, nous avons plutôt de très bonnes relations avec les opérateurs. Ce ne sont pas aujourd'hui nécessairement les décideurs de l'ensemble des coûts qu'ils nous imposent. Je ne reviendrai pas sur le loyer foncier, mais cette charge qui nous est transmise ou certaines évolutions des prix — lorsqu'on parle de taux de croissance allant de 4 p. 100 jusqu'à 10 p. 100 par an de certaines charges — est un vrai problème pour le développement.

On ne sait pas aujourd'hui — et on ne le souhaite pas parce qu'on se sortirait du marché — augmenter les prix. Effectivement, ce partenariat se passe avec l'aéroport, mais aujourd'hui, ma compréhension de l'aéroport canadien est qu'il n'a pas tous les leviers de sa politique de prix puisqu'il doit effectivement assurer un certain nombre de prélèvements de taxes.

Le sénateur Boisvenu : Le retour du merveilleux Airbus 380 est donc strictement lié à des problématiques financières ou budgétaires?

M. Pelous : Le retrait de l'A380 est lié effectivement à un problème de rentabilité. C'est un avion fantastique comme vous le dites, mais c'est un avion qui offre énormément de capacité pour la classe affaires et aujourd'hui, la demande du marché ou des marchés qui considèrent la ligne entre l'Europe et Montréal n'était pas suffisante pour justifier cette capacité. La volonté d'Air France est de rester présent et fortement présent au Canada et donc de supprimer cet avion, mais de garder le nombre de

Montreal and the surrounding area is that flexibility to Europe and all those connections. We would rather continue to be present with a smaller aircraft. This is the choice we made today, but it is really tied to profitability and all the costs have to be taken into account. There is the issue of business class, but also this issue of the profitability of our aircraft. We cannot continue to lose money, and we need to put our aircraft where we can at least achieve a sufficient level of profitability.

[English]

Senator Mercer: Thank you for being here. We appreciate your presentations. There are a number of questions. I am looking for some statistics to back up some of your statements. I know they are there. I am not challenging you; it is trying to get you to perhaps complement what you have already said.

You said several studies have proven the correlation between fares and consumer habits. Lower fares generate more travel; higher fares equal fewer passengers and lower growth. If you cannot quote those studies specifically tonight, please, if you could, share the studies with the clerk. Those could be a very important part of our report on this subject.

Mr. Pelous: Your question is not challenging at all because my first job at Air France was to forecast the demand. I was in charge of strategic planning to try to see in four, five or ten years what the cultural demand would be and how we could project how many aircraft we need and so on.

There are several models where we can show the demand based on the GDP, or the country's rating, and there are facts linked to the air price. For sure when we play with these factors, you see the traffic of the past decade in the forecast model is totally different, depending on these kinds of factors. Modern GDP was a decrease transport need, but as well, as soon as we decrease the price, you can generate some demand.

I think the best example of this flexibility is the low-cost model. Some low-cost carriers create demand between airports where there is zero traffic, and you see that at a certain level of price you can generate infinite demand. In Europe, we create a huge amount of travellers who did not have access to air travel just because you can go somewhere for \$20. That is not the real price they are paying. There are subsidies from local government and so on. However, if you price the ticket at \$500 — it was \$200 to go to Europe — you can see and generate plenty of demand.

I will see if I can provide references for you, but this is the kind of logic where decreasing the price definitely gives access to air transport to a higher volume of people. It is simple things like

fréquences, car aujourd'hui l'un de nos atouts pour la région de Montréal et des alentours est de proposer cette flexibilité vers l'Europe et toutes ces connexions. On préfère donc rester présent avec un avion plus petit. Voilà le choix qu'on a fait aujourd'hui, mais c'est bien lié à une logique de rentabilité et là tous les coûts rentrent en compte. C'est plutôt sur la problématique de la classe affaires, mais c'est aussi cette problématique de rentabilité de nos avions. On ne peut pas continuer à perdre de l'argent et on doit placer nos appareils là où on peut au moins avoir un niveau de rentabilité suffisant.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Merci de nous avoir rencontrés, nous apprécions vos présentations. Nous avons quelques questions. J'aimerais obtenir des statistiques en appui de certaines de vos déclarations. Je sais qu'elles existent, je ne mets pas en question ce que vous affirmez, je voudrais plutôt vous demander d'apporter si possible un complément à vos déclarations.

Vous avez affirmé que plusieurs études ont démontré la corrélation entre le prix du billet et les habitudes du consommateur. Une diminution des prix suscite un trafic supplémentaire et une augmentation provoque un recul du nombre de passagers et de la croissance. Si vous n'êtes pas en mesure maintenant de citer fidèlement ces études, pourriez-vous s'il vous plaît les faire connaître au greffier? Elles pourraient avoir une grande importance dans notre rapport sur la question.

M. Pelous : Votre question ne me pose aucune difficulté, car mon premier emploi à Air France consistait à prévoir la demande. J'étais responsable de la planification stratégique pour tenter d'établir quelle serait la nature de la demande culturelle dans quatre, cinq ou 10 ans, comment prévoir combien d'appareils il nous faudrait, et ainsi de suite.

Il existe plusieurs modèles nous permettant de cerner la demande en fonction du PIB, ou de la cote du pays, et certains faits sont rattachés au prix du transport aérien. Il est certain que lorsque nous varions ces facteurs, nous constatons que le trafic de la dernière décennie dans le modèle de prévision diffère totalement, en fonction de ce type de facteurs. Le PIB moderne a entraîné une baisse de la demande de transports, mais dès que nous baissions le prix, une certaine demande peut se créer.

Je crois que le meilleur exemple de cette adaptabilité est le modèle à faibles coûts. Certains transporteurs à faibles coûts créent une demande entre des aéroports où il n'y a aucun trafic, et à un certain niveau de prix, vous pouvez produire une demande infinie. En Europe, nous créons une énorme quantité de voyageurs qui n'avaient pas accès au transport aérien simplement parce qu'ils peuvent voyager quelque part pour 20 \$. Ils ne paient pas le prix réel. Il y a des subventions du gouvernement local, et ainsi de suite. Mais si vous établissez le prix du billet à 500 \$ — il en coûtait 200 \$ pour aller en Europe —, vous produisez une grande demande.

Je vérifierai si je peux vous communiquer des références, mais c'est le type de principe logique selon lequel une baisse de prix crée effectivement un accès au transport aérien à un plus grand bassin

that, but it means as well that a certain price can slow down your growth. In Canada, we are more thinking about having a slower growth than in the rest of the world and with a lower price, we can perhaps generate more traffic or not having the traffic deviated to the U.S. For \$50, some people decide to fly from another place.

Senator Mercer: Thank you for that. I would appreciate it if you could forward us some statistics. That would be very helpful.

The other issue that I liked in your presentation was about air transportation airlines as contributors to the development of nation cities, regions and the country as a whole and not just a tax source. I think that too often when we talk about regional development or urban development or any development at all, we do not factor in airlines and airports as a generating factor.

Regardless of the region of France that I have flown to, Provence or northern France, the size of the airports that were servicing these regions always amazed me. In North American terms, they did not seem to have the population to support the size of the airports. However, when you looked at what the airport was doing, it was the generator of so much economic activity, whether tourism, agriculture or industrial. These are important things that we have tried to emphasize.

You represent two major airlines, Air France and KLM. There must be some specific examples where you could talk about the establishment of KLM or Air France services that have had a significant economic impact on the region from a development point of view.

Mr. Pelous: I remember one speech from my colleague when we were opening a new region to a new route to a new airport. It was something impressive. There was the local government, municipality and so on, and it was the first flight. He said, "I will just give you today the nationality of the passengers that arrive on this flight. Two of them are coming from Stockholm. Three are coming from Madrid. Five are coming from Shanghai." This was in Spain.

When we link one of your airports to Paris or elsewhere, we are not speaking about some French or Dutch people. We are linking one of your countries to the rest of the world. Due to the strength of our network — 200 destinations worldwide — we really connect your cities to the rest of the world.

To give you an example of a flight where half of the passengers were going neither to Paris nor to Amsterdam, but to another destination, that is a good highlight of the power an airline can have to help the development on the tourist side and the business side. Some of them are coming for business; some of them are coming for tourism.

de personnes. C'est un principe simple en soi, mais il signifie également qu'un certain prix peut ralentir votre croissance. Au Canada, nous percevons plutôt une croissance plus lente qu'ailleurs dans le monde, et avec un prix inférieur, nous pouvons peut-être augmenter l'achalandage, ou éviter que le trafic soit détourné vers les États-Unis. Une différence de 50 \$ est suffisante pour inciter des gens à prendre un vol ailleurs.

Le sénateur Mercer : Merci. Je vous serais reconnaissant de nous faire parvenir quelques statistiques, ce serait très utile.

L'autre enjeu que j'ai apprécié dans votre présentation est celui des transporteurs aériens à titre de contributeurs au développement des villes et des régions d'un pays, et de la nation dans son ensemble, et non une simple source de rentrées fiscales. Je crois que trop souvent, lorsqu'il est question de développement régional, d'aménagement urbain ou de toute autre forme de développement, nous ne prenons pas en compte la contribution productive des aéroports et des transporteurs aériens.

Peu importe la région de la France dans laquelle j'ai atterri lors de mes voyages, qu'il s'agisse de la Provence ou du Nord de la France, j'ai toujours été étonné par la taille des aéroports qui desservent ces régions. Dans une perspective nord-américaine, ils ne semblaient pas pouvoir compter sur une population suffisante pour alimenter des aéroports de cette taille. Toutefois, en examinant le fonctionnement de l'aéroport, vous réalisez qu'il génère une grande activité économique, qu'elle soit touristique, agricole ou industrielle. Il s'agit de points importants que nous avons tenté de mettre en valeur.

Vous représentez deux grands transporteurs aériens, Air France et KLM. Vous devez connaître quelques exemples précis, dont vous pourriez nous faire part, de situations dans lesquelles l'établissement de services de KLM ou d'Air France a eu un impact significatif sur le développement économique d'une région.

M. Pelous : Je me souviens d'une allocution de mon collègue, lors de l'inauguration d'un nouveau trajet dans le nouvel aéroport d'une région. C'était impressionnant. Les représentants du gouvernement local, de la municipalité et ainsi de suite étaient présents, et il s'agissait du premier vol. Il a dit : « Je vais seulement mentionner aujourd'hui la nationalité des passagers qui arrivent dans ce vol. Deux d'entre eux proviennent de Stockholm, trois de Madrid, cinq de Shanghai. » Cela se passait en Espagne.

Lorsque nous relierons l'un de vos aéroports à Paris ou ailleurs, ce n'est pas un simple lien avec quelques Français ou quelques Hollandais, nous établissons un lien entre votre pays et le reste du monde. La force de notre réseau — 200 destinations mondiales — crée un lien véritable entre vos villes et le reste du monde.

Prenons un vol dont la moitié des passagers n'ont ni Paris ni Amsterdam comme destination, c'est un bon exemple de la capacité d'un transporteur aérien à contribuer au développement du tourisme et des affaires. Certains voyagent par affaires, d'autres en touristes.

Senator Eggleton: You have noted that there is a new system for collecting mandatory information that the government is about to require and will charge again for that. You end up passing that on to the passenger, as well. You say you already have this information but it is in a different format. Can you not make the formats compatible?

Mr. Pelous: We can. The Canadian body has decided to implement. For us, we are sending a certain format, but they want a more efficient system, and any normal company would say, "Oh, I need to improve my efficiency, so I need to do projects that have a certain amount of investment that tells me to save this amount, crunch people and so on." It is just that the logic is instead of seeing the problem from the person who collects the data, they say, "Oh, it will cost more, so we just had to tax to them."

Today it is not the same. We have to adapt the format. For us, it is a limited cost, but they want to pass on it.

Senator Eggleton: It is their cost, is it?

Mr. Pelous: It is their cost is what I was saying. It is the same principle. I have costs to air transport. Who will pay? It is the airport or the airline, then the airport, the airline, and then to the customer. It is just a change of format, but it is because of this new system that there is a project of new taxation because the new system has a cost. Somebody has to pay for it.

Senator Eggleton: Are you talking with Transport Canada or the Canada Border Services Agency about that?

Mr. Pelous: I do not know because the European Commission is the official body on behalf of all airlines. There are negotiations because it looks a bit odd to have this kind of system. All the airlines go through the European Commission.

Senator Eggleton: You talk about the unprofitability and the financial struggles that not only you are going through but other airlines are losing money as well. Let us look ahead. Where is this all going to end? Are there going to be more consolidations? More bankruptcies? Is there a light at the end of the tunnel?

Mr. Pelous: If I can really answer this question with 100 per cent certainty, I would win millions because I would be on the stock market. I will do my best to try to highlight.

First, I think the dynamic of the market has changed, especially in the European market. The low-cost impact has been huge for all of these low-cost airlines that challenged the business model of the existing airlines because we are no more ready to pay the price we are making them pay for service when the low-cost airlines were offering point-to-point, easier to use service. Therefore, most

Le sénateur Eggleton : Vous avez mentionné un nouveau système de collecte de renseignements obligatoires que le gouvernement s'apprête à imposer, et pour lequel il vous fera payer. Vous finirez par transférer aussi ces coûts au passager. Vous dites que vous possédez déjà ces renseignements, mais dans un format différent. Ne pouvez-vous pas rendre les formats compatibles?

M. Pelous : Nous le pouvons. L'organisme canadien a décidé de passer à la mise en œuvre. De notre côté, nous envoyons les données dans un certain format, mais ils désirent un système plus efficient. Toute entreprise normale se dirait, « J'ai besoin d'améliorer mon efficacité, je dois donc réaliser des projets exigeant un certain investissement qui me disent d'économiser ce montant, de calculer le coût en personnel, et ainsi de suite. » Mais le principe est plutôt d'envisager le problème du point de vue de la personne qui recueille les données, elle se dit : « Ça coûtera plus cher, nous n'avons pas d'autre choix que les taxer. »

Ce n'est pas la même situation. Nous devons adapter le format. Pour nous, il s'agit d'un coût limité, mais ils veulent le transférer.

Le sénateur Eggleton : Ce sont à eux que reviennent ces coûts, n'est-ce pas?

M. Pelous : C'est ce que je disais, ces coûts leur reviennent. C'est le même principe. J'ai des coûts à payer pour le transport aérien. Qui va payer? C'est l'aéroport ou le transporteur aérien, puis l'aéroport, le transporteur aérien et ensuite le client. C'est seulement un changement de format, mais c'est à cause de ce nouveau système qu'il y a un projet de nouvelle taxe, parce que le nouveau système comporte des coûts, et quelqu'un doit payer.

Le sénateur Eggleton : En avez-vous parlé à Transports Canada ou à l'Agence des services frontaliers du Canada?

M. Pelous : Je ne sais pas, parce que la Commission européenne est l'organisme officiel qui représente tous les transporteurs aériens. Il y a des négociations, parce qu'il est un peu étrange d'instituer un tel système. Tous les transporteurs aériens passent par la Commission européenne.

Le sénateur Eggleton : Vous parlez de la non-rentabilité et des difficultés financières, que connaissent non seulement votre entreprise mais aussi d'autres transporteurs aériens qui essuient des pertes. Envisageons l'avenir. Quel sera l'aboutissement de cette situation? Y aura-t-il d'autres fusions? Plus de faillites? Y a-t-il de la lumière au bout du tunnel?

M. Pelous : Si j'étais parfaitement convaincu de pouvoir réellement répondre à cette question, je jouerais à la bourse et je deviendrais multimillionnaire. Je vais faire de mon mieux pour préciser la situation.

Tout d'abord, je crois que la dynamique du marché a changé, en particulier sur le marché européen. Tous ces transporteurs aériens à faibles coûts qui ont remis en question le modèle d'affaires des transporteurs établis ont eu un énorme impact, parce que nous ne sommes plus en mesure de faire payer le prix que nous leur demandons pour le service, alors que les transporteurs à faibles

of the European airline losses came from European operations, when we were making money on the long haul. The long haul situation has changed slightly.

First, we need, as is the case with all European airlines, to find a business model because we did low-cost for the long haul major connections, so we created out of value. We need to find a business model and a way of pricing that is more in line with customer expectation in the new context. One part of the equation for sure is changing our business model.

Second, it is true there are too many players in air transport for various reasons, because it is kind of an attraction. Anyone with billions can launch an airline or every government thinks they need an airline because of national thinking. It is not necessarily rational because we do not really need them. When you are oversupplied, you have competition that drags the price down, goes under profitability and one guy goes bankrupt. It happens in every airline sector.

Low-cost airlines create pop-ups, which disappear. Even low-cost airlines consolidate. Ryanair bought plenty of them, they consolidated and now we have two or three main players. We see consolidation as well in the U.S., not yet for American Airlines but Delta and Northwest, plenty of them have already consolidated.

Yes, our sector will consolidate, but when it is possible — between America and Europe, there are rules for this kind of approach. The second major dynamic is an alliance, so we group through a joint venture an alliance model and a partnership to be better and stronger for the customer.

We are going through consolidation for these two mechanisms that are major, bankruptcy, which is not viable, and a stronger alliance model worldwide. That is the way I see the future of air transport. Again, that is my modest view.

Senator MacDonald: You mentioned airport-related costs impacting expansion efforts. On the East Coast of Canada, of course, if you want to fly to Paris, you almost always have to fly through Toronto or Montreal to get there. Air Canada flies regularly to London, six days a week, out of Halifax.

When you mentioned impacting extension efforts negatively, did you mean out of the airport you presently fly out of? Or does it prevent you from considering, for example, a direct flight out of Halifax to Paris?

coûts proposaient un service de point à point plus convivial. Par conséquent, la plus grande partie des pertes des transporteurs aériens européens provenait de leurs opérations européennes, tandis que le service long-courrier était rentable. La situation du service long-courrier a légèrement changé.

Nous devons d'abord, comme tous les transporteurs aériens européens, trouver un modèle d'affaires, car nous avons offert les faibles coûts pour les principales liaisons long-courrier, et nous avons donc retranché de la valeur. Nous devons trouver un modèle d'affaires et un mode d'établissement des tarifs qui correspond mieux aux attentes du consommateur dans le nouveau contexte. Il est certain que la modification de notre modèle d'affaires fait partie de l'équation.

En deuxième lieu, il est vrai que le transport aérien compte trop d'acteurs pour diverses raisons, parce que le secteur a son attrait. N'importe quel milliardaire peut lancer une entreprise de transport aérien, chaque gouvernement croit qu'il a besoin d'une ligne aérienne pour des raisons nationales. Ce n'est pas nécessairement logique, parce que nous n'avons pas vraiment besoin de ces entreprises. Lorsque l'offre est excessive, la concurrence fait tomber les prix, la rentabilité disparaît et quelqu'un fait faillite. C'est ce qui se produit dans tous les secteurs du transport aérien.

Les transporteurs aériens à faibles coûts créent des services qui arrivent soudainement sur le marché pour ensuite disparaître. Même ces entreprises fusionnent. Ryanair en a acquis beaucoup, ces entreprises ont fusionné et nous comptons maintenant deux ou trois acteurs principaux. Nous assistons également à des fusions aux États-Unis, pas encore American Airlines, mais Delta et Northwest, beaucoup de ces transporteurs ont déjà fusionné.

Oui, notre secteur procédera à des fusions, mais seulement lorsque c'est possible; entre l'Amérique et l'Europe, des règles balisent ce type de démarche. La seconde grande dynamique est celle des alliances, nous nous regroupons en coentreprise, un modèle d'alliance et de partenariat pour devenir des entreprises plus solides offrant un meilleur service à la clientèle.

Nous traversons une période d'importants regroupements par ces deux mécanismes, de faillites et de renforcement du modèle des alliances à l'échelle mondiale. C'est ainsi que je perçois l'avenir du transport aérien, dans ma modeste perspective personnelle.

Le sénateur MacDonald : Vous avez mentionné les coûts aéroportuaires et leur impact sur les efforts d'expansion. Évidemment, sur la côte Est du Canada, si vous désirez prendre un vol pour Paris, vous devez presque toujours faire escale à Toronto ou Montréal pour vous rendre à destination. Air Canada a des vols réguliers vers Londres depuis Halifax, six jours par semaine.

Lorsque vous avez mentionné l'impact sur l'expansion, parliez-vous de l'aéroport duquel vous décollez actuellement? Ou est-ce que cet impact vous empêche d'envisager, par exemple, un vol direct Halifax-Paris?

Mr. Pelous: First, you cannot compromise existing airports because we have double and triple frequency at some airports. If the costs continue to rise, at one point we will decrease our operations so we might not have double daily KLM flights during December in Toronto or triple daily Air France flights out of Montreal. As well, it compromises the development on other airports. We develop with KLM in Calgary, but if it is a success story and the costs allow, we can have flights there and we can link to Paris.

There is not enough potential to operate a flight from Halifax today, but there is cargo potential there. With growing demand and not increasing costs, it will not be there in the near future. In the meantime, Halifax has already been investigated; I think we had cargo operations in Halifax over the summer.

Yes, for sure, we are looking to Canada as a developing market where we can perhaps grow. It is a question of profitability. We know we can lose a bit of money starting operations, but given a choice between that and China where the costs are lower and the demand is higher, then our strategists would decide to put the aircraft elsewhere.

When we look at starting an operation, we make a business model of the demands and the costs that would make sense. I know that Halifax is on the radar, not in the short term, but we did a survey on potential development there.

Senator Runciman: You talked about operating out of four airports in Canada, and then you mentioned certain provinces and jet fuel tax, et cetera. Are you having cost containment challenges in all of the areas you fly out of, or are there certain jurisdictions that are creating more headaches for you than others?

Mr. Pelous: I think the Montreal airport is starting to have a manageable cost increase growth and more regulations. We know what is coming because we are as much as possible in a partnership. I will not increase costs, but I know at least what is coming for the next year.

When in Toronto, I am always afraid that suddenly things will increase. In Calgary, when I see all the development they are doing and I see that Lufthansa is stopping their activity this winter, who will be paying for this huge investment? At one point, if I am the only one operating, such as Air Canada, someone will have to pay in the logic of the current system. I do not know exactly the evolution of costs in Vancouver.

For me, the global vision is cost. For me, the airport is a wall, and sometimes we can find savings. For instance, next year's budget had an increase of airport costs for all Canadian airports, more than inflation. This logic is not compatible with the decrease of air traffic price.

M. Pelous : En premier lieu, il ne faut pas compromettre les aéroports établis, car nous avons une fréquence double et triple dans certains d'entre eux. Si les coûts continuent d'augmenter, nous devons éventuellement réduire nos opérations, et il se pourrait que nous n'ayons plus de doubles vols KLM quotidiens en décembre à Toronto, ou de triples vols quotidiens d'Air France partant de Montréal. Le développement à d'autres aéroports serait également compromis. Nous effectuons du développement avec KLM à Calgary, et si c'est une réussite et que les coûts le permettent, nous pouvons avoir des vols là-bas avec une liaison sur Paris.

Le potentiel actuel n'est pas suffisant pour offrir un vol depuis Halifax, mais il y a du potentiel pour le fret. Avec une croissance de la demande et sans augmentation de coûts, cela ne se fera pas dans un proche avenir. Entre-temps, nous avons déjà étudié Halifax, je crois que nous y avons des opérations de fret cet été.

Bien entendu, nous percevons le Canada comme un marché en développement, dans lequel nous pouvons peut-être connaître de la croissance. C'est une question de rentabilité. Nous savons que nous pouvons essayer quelques pertes au début des opérations, mais avoir le choix entre ce contexte et la Chine, où les coûts sont inférieurs et la demande plus élevée, nos stratégies décideraient d'affecter les aéronefs ailleurs.

Lorsque nous envisageons de démarrer une opération, nous préparons un modèle d'affaires de la demande et des coûts qui se tiendrait. Je sais que Halifax fait partie des marchés que nous surveillons, non pas pour le court terme, mais nous avons enquêté sur son potentiel de développement.

Le sénateur Runciman : Vous avez mentionné vos opérations depuis quatre aéroports au Canada, puis certaines provinces, les taxes sur le carburant aviation et ainsi de suite. Avez-vous des difficultés de limitation des coûts dans toutes les régions où vous avez des départs, ou est-ce que des provinces vous causent plus de maux de tête que d'autres?

M. Pelous : Je crois que l'aéroport de Montréal commence à avoir une croissance des coûts gérable et plus de réglementation. Nous savons ce qui se prépare parce que nous fonctionnons le plus possible en partenariat. Je n'augmenterai pas les coûts, mais je sais au moins ce qui nous attend l'an prochain.

À Toronto, je crains toujours des augmentations soudaines. Pour ce qui est de Calgary, quand je vois tout l'aménagement qu'ils réalisent, et que j'apprends que Lufthansa mettra fin à ses activités cet hiver, je me demande qui paiera pour cet énorme investissement. Un jour, le seul qui reste devra payer, par exemple Air Canada; c'est la logique du système actuel. Je ne connais pas exactement l'évolution des coûts à Vancouver.

Dans ma perspective, la vision d'ensemble repose sur les coûts. Je perçois l'aéroport comme un mur qui se dresse devant nous, et parfois nous pouvons trouver des économies. À titre d'exemple, les budgets de l'an prochain ont prévu une augmentation dans les coûts aéroportuaires pour tous les aéroports canadiens, à un taux supérieur à celui de l'inflation. Ce genre de raisonnement ne s'accorde pas avec une baisse du prix du trafic aérien.

Senator Runciman: I am substituting in this committee, so I am not familiar with the earlier testimony, but all airline companies who are competing with you to Paris and Charles de Gaulle and Schiphol, I am wondering about comparing internal costs. Are you a unionized environment?

Mr. Pelous: In Canada?

Senator Runciman: No, your company.

Mr. Pelous: Yes, highly.

Senator Runciman: I am wondering how much of a factor that plays with respect to continuing to be competitive with other airlines.

Mr. Pelous: It is not a default to be unionized. We need to decrease our costs by 20 per cent to be back on the market and to be able to grow again. How we will do that is our pilots have signed an agreement with our management to say, "Yes, we will decrease costs by 20 per cent if you put a voluntary plan in place" and so on. That is what we talked about yesterday.

With a union, we can find a way to build the future together. We have 100,000 employees; they all want to be secure. The union is our reasonable partner to find a way forward, and we do the same with the staff in the airports. I think we will achieve this plan of minus 20 per cent manageable costs with the union. We are doing our job internally, and the union is not necessarily a problem if you manage them properly.

[Translation]

The Chair: Thank you very much.

Mr. Pelous: Thank you once again.

The Chair: I greatly appreciated your presentation. Please allow me to ask you a question, and you can respond in writing. How come Air France is in Seattle but not in Vancouver? It is a trick question. I will let you prepare a little something in writing.

I would ask the committee members to take a short, two-minute break so that we can change the panel. We will resume at 7:22 p.m.

[English]

Honourable senators, we will go into the second round of our meeting tonight. I wish to welcome Mr. David Bradley, President and Chief Executive Officer of the Canadian Trucking Alliance, who is here to discuss Divisions 5 and 12 of Bill C-45.

Mr. Bradley, the floor is yours.

Le sénateur Runciman : Je suis un remplaçant au sein de ce comité, et je n'ai donc pas entendu les témoignages antérieurs, mais avec toutes les entreprises qui vous font concurrence à Charles de Gaulle à Paris et à Schiphol, je me pose des questions sur la comparaison des coûts internes. Fonctionnez-vous dans un environnement syndiqué?

M. Pelous : Au Canada?

Le sénateur Runciman : Non, votre entreprise.

M. Pelous : Oui, très.

Le sénateur Runciman : Je m'interroge sur l'importance de ce facteur pour maintenir votre compétitivité avec d'autres transporteurs aériens.

M. Pelous : Être syndiqué n'est pas un inconvénient. Nous devons réduire nos coûts de 20 p. 100 pour reprendre notre place sur le marché et retrouver la croissance. À cette fin, nos pilotes ont conclu une entente avec notre direction, disant que oui, nous réduirons nos coûts de 20 p. 100 si vous implantez un régime volontaire, et ainsi de suite. C'est ce dont nous avons parlé hier.

Avec un syndicat, nous pouvons trouver une façon de préparer l'avenir ensemble. Nous comptons 100 000 employés, et ils désirent tous la sécurité. Le syndicat nous est un partenaire raisonnable pour trouver une manière de progresser, et il en est de même avec notre personnel aéroportuaire. Je crois que nous mènerons à bien le plan de réduction de 20 p. 100 des coûts gérables avec le syndicat. Nous faisons notre travail à l'interne, et le syndicat ne constitue pas nécessairement un problème si vous gérez les relations adéquatement.

[Français]

Le président : Merci beaucoup.

M. Pelous : Je vous remercie encore une fois.

Le président : J'apprécie énormément votre présentation. Je vais me permettre de vous poser une question à laquelle vous me répondrez par écrit. Comment se fait-il que Air France soit à Seattle mais pas à Vancouver? C'est une question piège. Je vous donne le plaisir de nous préparer une petite soumission par écrit.

Je demanderais aux membres du comité de prendre une courte pause de deux minutes afin que nous puissions changer de panel. Nous reprendrons à 19 h 22.

[Traduction]

Honorables sénateurs, nous allons entreprendre la deuxième ronde de notre réunion ce soir. Je souhaite la bienvenue à M. David Bradley, président-directeur général de l'Alliance canadienne du camionnage, venu discuter des Sections 5 et 12 du projet de loi C-45.

Monsieur Bradley, je vous laisse la parole.

David Bradley, President and Chief Executive Officer, Canadian Trucking Alliance: Thank you very much, senators, for the invitation to be here this evening to talk to you about what are two important clauses for the trucking industry in Bill C-45.

First, a little bit about the organization that I represent. The Canadian Trucking Alliance is a federation of the provincial trucking associations in Canada, and we represent over 4,500 Canadian trucking companies in Canada. The trucking industry, as you know, is the predominant mode of freight transportation in the country. About 90 per cent of all consumer products and foodstuffs are touched by the trucking industry at some point in the supply chain and, as well, about two thirds of Canada's trade by value with the United States moves by truck, which I think is a good segue into the two items that you wanted me to discuss tonight.

Division 5 under the bill is the proposed bridge to strengthen trade act. I have been representing the trucking industry for over 28 years. In at least 20 of those years I have spent time in Ottawa; in Lansing, Michigan; and at Queen's Park advocating for a second crossing at North America's, if not the world's, largest single gateway for land trade, and that is at Windsor-Detroit, where we continue to rely upon a 19th century piece of infrastructure to lead us into the 21st century, and that is not sustainable. I was there at least 10 years ago when the Prime Minister and the Premier of Ontario of the day said that this was Canada's most important infrastructure project and we were going to move expeditiously as a country to build that second bridge.

We all know and witnessed what happened in the intervening 10 years, where the project got tied up in immeasurable political wrangling and nay saying, most occurring in the state of Michigan. We are now at a point where Michigan and the Government of Canada signed an agreement last May to move forward. The opponents of the bridge, who seem to have a limitless supply of money to lobby against the project, were able to get a question on the ballot in the November elections in the United States, which, had it passed, would have delayed the bridge, if not killed it outright. In a great show that democracy is still the best way to approach things, the people of Michigan in their wisdom declined to vote in favour of that question, which eliminates another huge roadblock.

The purpose of Division 5 is to expedite the construction of the bridge. To do that, it proposes to exempt this particular project from some of the laws that require certain environmental permits and authorizations from the minister.

Our understanding of this bill is it is not motivated to try to get around the required environmental assessments. In fact, the project has already been through and passed an extensive bi-national environmental assessment process.

David Bradley, président et directeur général, Alliance canadienne du camionnage : Je remercie sincèrement les sénateurs et sénatrices du comité de m'avoir invité ici ce soir pour traiter de deux dispositions du projet de loi C-45 importantes pour l'industrie du camionnage.

Quelques mots d'abord sur l'organisation que je représente. L'Alliance canadienne du camionnage est une fédération des associations provinciales du camionnage au Canada, qui représente plus de 4 500 entreprises canadiennes de camionnage. Comme vous le savez, le camionnage est le mode dominant de transport du fret au pays. Autour de 90 p. 100 de tous les produits alimentaires et de consommation passent par l'industrie du camionnage à un point quelconque de la chaîne d'approvisionnement, et environ les deux tiers de la valeur de nos échanges commerciaux avec les États-Unis sont transportés par camion, ce qui m'amène à passer aux deux questions dont vous m'avez demandé de discuter ce soir.

La section 5 du projet de loi est la Loi concernant un pont destiné à favoriser le commerce. Je représente l'industrie du camionnage depuis plus de 28 ans, et pendant au moins 20 de ces années, j'ai milité à Ottawa, à Lansing au Michigan et à Queen's Park en faveur d'un deuxième franchissement à la plus importante porte d'entrée pour le commerce terrestre en Amérique du Nord, sinon dans le monde entier, Windsor-Détroit, où nous continuons de dépendre d'une infrastructure du XIX^e siècle pour nous engager dans le XXI^e siècle, ce qui ne peut plus durer. J'y étais il y a 10 ans quand les premiers ministres fédéral et provincial de l'époque déclaraient qu'il s'agissait du plus important projet d'infrastructure pour le Canada, et que nous agirions rapidement à l'échelle nationale pour construire ce deuxième pont.

Nous avons tous été témoins de ce qui s'est déroulé au cours de ces 10 années, alors que le projet s'est enlisé dans d'interminables oppositions et querelles politiques, pour la plus grande part dans l'État du Michigan. Nous en sommes maintenant au point où le gouvernement du Canada et le Michigan ont signé une entente en mai dernier, afin d'aller de l'avant. Les opposants au pont, qui semblent avoir des fonds inépuisables pour faire pression contre le projet, ont réussi à faire porter une question au bulletin de vote des élections de novembre aux États-Unis, et si leur proposition avait été acceptée, le projet de pont aurait été retardé, sinon même abandonné. Par un bel exemple qui prouve que la voie démocratique demeure la meilleure façon d'approcher les choses, les gens du Michigan ont refusé dans leur sagesse de voter en faveur de cette question, ce qui élimine un énorme obstacle de plus.

La Section 5 a pour objet d'accélérer la construction du pont. Pour ce faire, on propose d'exempter ce projet particulier de certaines des lois qui exigent des autorisations et des permis environnementaux de la part du ministre.

Notre compréhension de ce projet de loi est qu'il ne vise pas à contourner les exigences d'évaluation environnementale. En fait, le projet a déjà fait l'objet d'un processus poussé d'examen environnemental binational, avec des résultats positifs.

As well, the folks involved in the construction, anyone involved in this, will have to meet the requirements of the environmental laws that are in place. All that will be different, as we understand it, is they will not require the permits that would normally be required. The reason for that I think, and how it has been explained to me, is that we are dealing with some very deep pockets in terms of the opponents of this bridge who have shown a propensity to try to tie this up in court as much as possible. Part of the motivation of the bill, I think, is to reduce some of that risk, reduce some of that opportunity for them to challenge the permits and the authorizations in court so that we can move on with this extremely important project.

Thirty per cent of Canada's trade moves across that one single gateway. This not only includes Ontario, but there is a sizable portion — I think about 20 per cent — of Quebec's trade that moves across that single gateway. We do not have a highway-to-highway connection on the bridge. The problem is on the Windsor side. On the American side at the Ambassador Bridge today you can get to the I-75. At the new bridge, you will be able to get to the I-75. The problem we face in Windsor today is you can take a truck from Toronto to Miami and go through 17 stoplights, 16 of them in Windsor on the current approach to the Ambassador Bridge. Without totally reconfiguring the city of Windsor, which will not happen, we need to have this second crossing in order to create that highway link. The Province of Ontario is already building that link to be ready for when the bridge is constructed.

The other part of the reason why we need to take this action is that this bridge will be a public-private partnership. The money is not available for the Government of Canada or for any government to build this alone. They will have to seek a partnership for it. Those deals are difficult to put together. You are dealing with profit-making entities that like to take uncertainty out of the equation so that they can get a return on their investment. The prospect of having the project tied up in court for an incalculable amount of time only adds to the uncertainty. Therefore, it makes it more difficult to put these kinds of things together. We are at an important juncture in terms of this project. If the country was faced with a real crisis, how would we be able to move forward? This is a good example of how we can still protect the integrity of the environmental laws while allowing an important project to move forward.

In my view, the folks who will challenge this or would want to challenge this project are not concerned about the environment. By their words and by their actions they are concerned about self-interest only. By taking this action, perhaps we can set some of that to the side or at least decrease the opportunity. It is a good thing, so we welcome this initiative.

De plus, les gens impliqués dans la construction, dans tous les aspects de ce projet, auront à respecter les exigences des lois environnementales en vigueur. La seule différence que nous percevons est qu'ils n'auront pas à obtenir les permis qui seraient habituellement exigés. La raison qui selon moi justifie cette mesure, d'après ce que l'on m'a expliqué, vient du fait que nous avons affaire à des opposants au pont qui ont d'énormes fonds à leur disposition et qui ont démontré une propension à tenter de faire traîner cette opposition devant les tribunaux par tous les moyens possibles. Je crois que le projet de loi est motivé en partie par une volonté de réduire ce risque, de réduire les occasions qui s'offriraient à eux de contester les permis et les autorisations devant les tribunaux, afin que nous puissions aller de l'avant avec ce projet d'une importance capitale.

Ce sont 30 p. 100 des échanges commerciaux du Canada qui transitent par cette seule porte d'entrée. Il s'agit non seulement de l'Ontario, mais aussi d'une part considérable, je crois de l'ordre de 20 p. 100, des échanges du Québec qui passent par cette unique porte d'entrée. Nous n'avons pas de lien autoroute à autoroute par le pont. Le problème se trouve du côté de Windsor. Du côté américain du pont Ambassador, vous avez maintenant accès à la route I-75. Le nouveau pont permettra d'atteindre cette autoroute. Le problème actuel à Windsor, c'est que vous pouvez conduire un camion de Toronto à Miami en rencontrant 17 feux de circulation, dont 16 se trouvent à Windsor sur l'approche actuelle du pont Ambassador. À moins de réaménager complètement la ville de Windsor, ce qui n'arrivera pas, nous avons besoin de ce deuxième franchissement pour créer ce lien autoroutier. La province de l'Ontario construit déjà ce lien pour qu'il soit prêt lors de la construction du pont.

Une autre raison pour laquelle nous devons agir ainsi tient au fait que ce pont sera un partenariat public-privé. Le gouvernement fédéral ou n'importe quel autre gouvernement ne possède pas les fonds pour construire ce projet à lui seul. Il faudra conclure un partenariat à cette fin, et ces ententes sont difficiles à mettre au point. Vous traitez avec des entités à but lucratif qui préfèrent éliminer toute incertitude pour tirer un rendement de leur investissement. La perspective de délais interminables devant les tribunaux ne fait qu'accentuer l'incertitude, et rend plus difficile la constitution d'un tel montage. Nous en sommes à un tournant important de ce projet. Si le pays devait affronter une crise véritable, comment pourrions-nous aller de l'avant? Il s'agit d'un bon exemple de la façon dont nous pouvons continuer de protéger l'intégrité des lois environnementales tout en permettant à un important projet d'aller de l'avant.

Selon moi, les gens qui contesteraient ce projet ou qui y songent ne se préoccupent pas de l'environnement. Les paroles et leurs actes démontrent qu'ils n'ont que leur propre intérêt à cœur. En prenant cette mesure, nous pouvons peut-être écartier une partie de ces interventions, ou à tout le moins en réduire la possibilité. C'est une bonne chose, et nous accueillons favorablement cette initiative.

The other item that you have asked me to speak about is Division 12, which deals with the Customs Act, in particular the requirement for carriers — trucking companies that haul freight across the border, or railways or airlines or anybody else — to have a specific carrier code. That, as well, is something that we support. We support a border that is secure, obviously, and one that is also efficient. In order for a border to be efficient in this day and age, it has to be automated. We cannot continue to rely on paper-based systems and expect the trucks to move. A truck that is at rest is at risk. We want to keep them moving.

As of November 1, 2012, Canada implemented an automated customs initiative. The key piece is the creation of an electronic manifest. All of the data relating to the cargo, the conveyance and the driver are now transmitted electronically before the truck even reaches the border. This allows the risk assessment to be done at that time, and the truck will either get a green light or will be asked to go to secondary for further information. This is a good thing.

The Americans have moved to a similar program, which they implemented over the last five years. While there are always growing pains with new programs, it has worked extremely well and has helped to facilitate moving the freight across the border. It is now Canada's turn. However, you cannot have that kind of system unless you have some way of monitoring and identifying the trucking company responsible for moving that freight.

The CBSA has always had the authority to require and to issue carrier codes. Until the last couple of years, there were lots of carrier codes. However, that was a problem because a company could have a multitude of codes and move them around and back and forth. Companies that were of lesser repute, say, could easily grab somebody else's carrier code, cross with that one today and a different one tomorrow. We really did not know who was doing what. In this day and age of the post-9/11 environment, that does not wash. CBSA gave the industry at least two years' notice that this was coming. For some of the larger companies that had a multitude of carrier codes because they have a multitude of divisions or different companies that they own, it was a bit of a challenge for them to adapt. However, two years gave them the time they needed and they were able to do it. As far as I know from talking to the industry every day, as I do, we are ready to go. This is another one that from an industry perspective is a rather minor thing because we have been doing it. We are ready to go. It is part of the automated border environment that we want to move to; and we support it as well.

L'autre élément dont vous m'avez demandé de traiter est la Section 12, relative à la Loi sur les douanes, en particulier l'exigence pour les transporteurs — les entreprises de camionnage qui transportent du fret outre-frontière, ou les sociétés ferroviaires, ou les transporteurs aériens, ou toute autre personne — de détenir un code de transporteur unique. Nous appuyons également cette mesure. Nous favorisons un passage frontalier qui est sécurisé, évidemment, et aussi un passage efficient. Pour qu'un passage soit efficient à notre époque, il doit être automatisé. Nous ne pouvons plus continuer de compter sur des systèmes de documents papier et nous attendre à ce que les camions roulent. Un camion à l'arrêt est un camion à risque. Nous voulons qu'ils ne cessent pas de rouler.

Le 1^{er} novembre 2012, le Canada lançait une initiative douanière automatisée, avec comme élément clé la création d'un manifeste électronique. Toutes les données sur la cargaison, le moyen de transport et le conducteur sont maintenant transmises électroniquement avant même que le camion n'atteigne la frontière. Cette mesure permet l'évaluation du risque à la réception des données et le camion obtiendra le feu vert ou devra prendre une voie secondaire pour obtenir un complément d'information. C'est une bonne chose.

Les Américains se sont engagés dans un programme similaire, qu'ils ont mis en œuvre au cours des cinq dernières années. Les nouveaux programmes connaissent toujours des difficultés d'implantation, mais ce programme a fonctionné d'excellente manière et contribué à faciliter le transport transfrontalier du fret. C'est maintenant au tour du Canada d'agir. Toutefois, ce genre de système ne peut pas fonctionner à moins d'avoir un moyen quelconque de surveiller et d'identifier l'entreprise de camionnage responsable du transport de ce fret.

L'Agence des services frontaliers du Canada a toujours détenu le pouvoir d'exiger et d'attribuer des codes de transporteur. Jusqu'à il y a un an ou deux, il y avait beaucoup de codes de transporteur. Toutefois, la situation posait problème, car une entreprise pouvait détenir une multitude de codes et les transférer ici et là. Une entreprise à la réputation un peu douteuse pouvait facilement prendre le code de transporteur de quelqu'un d'autre, traverser la frontière avec ce code et en prendre un autre le lendemain. Nous ne savions vraiment pas qui faisait quoi. Dans notre époque de l'après 11 septembre, c'est inacceptable. L'agence a averti l'industrie au moins deux ans à l'avance que cette mesure se préparait. Certaines des plus grandes entreprises qui avaient une multitude de codes de transporteur parce qu'elles possèdent une multitude de divisions ou de sociétés rencontraient des difficultés d'adaptation. Toutefois, les deux années de délai leur ont donné le temps nécessaire pour surmonter ces difficultés. D'après mes conversations quotidiennes avec des membres de l'industrie, nous sommes prêts à aller de l'avant. Cet élément aussi est relativement mineur du point de vue de l'industrie, parce que nous le faisons déjà et nous sommes prêts à aller de l'avant. Il s'agit d'une composante de l'environnement frontalier vers laquelle nous voulons nous diriger, et nous l'appuyons également.

That is a very short explanation, keeping it simple, of what is happening on both of these measures. I would be delighted to answer any questions that you might have.

Senator Mercer: Mr. Bradley, I will spend some time on the bridge at Windsor. I have had the privilege of being on this committee longer than my colleagues. I remember other bills that dealt with the bridge crossings at Windsor. I have also visited Windsor several times to specifically look at this issue. While I was there for other reasons, I spent time physically looking at the problems.

On the Michigan side of the border, if I recall, it was the single largest expenditure on highway construction in the history of the State of Michigan to correct and bring all interstates to a conclusion at that side of Detroit facing the Canadian border. Indeed, the culmination seemed to be almost aimed at the Ambassador Bridge. The people who own the Ambassador Bridge may have been their own worst enemies in that they have created some issues, problems and challenges for some people. I should preface this by saying that I find it rather difficult for me as a left-wing Liberal to defend private enterprise, but I have found myself doing that on this issue.

I find it curious that on the American side they have done this and on the Canadian side we have not done this. The prime minister of the day and Ontario's premier of the day announced the connection between Highway 401 and the Ambassador Bridge, but we have not fixed our problem and we continue to blame the people on the other side of the bridge.

You talked about the reconfiguration of the city of Windsor. We are talking about reconfiguring one major street next to the University of Windsor. It used to be next to a residential area that is empty now because the people who own the Ambassador Bridge bought the community. It is a ghost town.

I have difficulty figuring out why we are in this situation that should have been solved years ago when we had an agreement to connect the 401 to the Ambassador Bridge.

Mr. Bradley: It is not my recollection that we had an agreement to link the 401 to the Ambassador Bridge. We had an agreement to link the 401 to a crossing at Windsor-Detroit. The bi-national study looked at several options, including the option for the Ambassador Bridge. The one that all four governments — Michigan, Ontario, the U.S. federal government and the Canadian federal government — agreed on was the current proposal.

The Ambassador Bridge is still going to perform an important role and those linkages to the I-75 are still going to be important. A lot of trade emanates from within Windsor to Detroit; and that will continue. Commuter traffic will continue. In terms of the trade, we need to get off a residential road in Windsor onto a freeway. Also, in particular since 9/11, there are two things: First, we need to be able to accommodate modern customs plazas on both sides of the border, which is difficult to do at the current location; and second, we need to create redundancy. If that bridge goes down for whatever reason — and I am not saying a terrorist

It s'agit d'une explication très simple et brève de la situation à l'égard de ces deux mesures, et il me fera plaisir de répondre à vos questions.

Le sénateur Mercer : Monsieur Bradley, je vais m'attarder quelques minutes au pont de Windsor. J'ai eu le privilège de siéger à ce comité plus longtemps que mes collègues et je me souviens d'autres projets de loi traitant de ponts à Windsor. J'ai également visité Windsor à plusieurs reprises pour étudier plus attentivement la question. Quand j'y étais pour d'autres raisons, je prenais le temps de me déplacer pour examiner directement les problèmes.

Du côté du Michigan, si je me souviens bien, il s'agissait de la plus importante dépense en construction autoroutière de leur histoire. Il s'agissait de corriger le trajet des autoroutes inter-États afin qu'elles aboutissent toutes à la partie de Detroit faisant face à la frontière canadienne. En fait, cet aboutissement semblait presque viser le pont Ambassador. Les gens qui possèdent le pont Ambassador n'ont peut-être pas eu pire ennemi qu'eux-mêmes en créant des difficultés et des problèmes pour certains. Je devrais peut-être dire d'emblée qu'il m'est plutôt difficile à titre de libéral de gauche de me porter à la défense de l'entreprise privée, mais c'est ce que j'ai fait dans ce dossier.

Je trouve curieux que du côté américain, ils aient mené à bien cette réalisation, et que du côté canadien, nous n'ayons pas réussi à le faire. Le premier ministre fédéral de l'époque et celui de l'Ontario avaient annoncé que l'autoroute 401 serait reliée au pont Ambassador, mais nous n'avons pas réglé notre problème et nous continuons de blâmer les gens de l'autre côté du pont.

Vous avez abordé le réaménagement de la ville de Windsor. Il est ici question du réaménagement d'une rue importante à côté de l'Université de Windsor. Elle longeait auparavant une zone résidentielle maintenant désertée parce que les propriétaires du pont Ambassador ont acheté la collectivité. C'est une ville fantôme.

J'arrive difficilement à comprendre pourquoi nous nous trouvons dans cette situation qui aurait dû se régler il y a des années, quand nous avions une entente pour relier la 401 au pont Ambassador.

M. Bradley : Je ne me souviens pas qu'il y ait eu une entente pour relier la 401 au pont Ambassador. Nous avions une entente pour relier la 401 à un franchissement Windsor-Detroit. L'étude binationale examinait plusieurs options, dont celle du pont Ambassador. La proposition actuelle est l'option retenue par les quatre gouvernements du Michigan, de l'Ontario, du Canada et des États-Unis.

Le pont Ambassador continuera de remplir une fonction importante, et ces liens avec l'autoroute I-75 conserveront leur importance. Beaucoup d'échanges commerciaux partent de Windsor pour aboutir à Detroit, et ces échanges se poursuivront. Le trafic domicile-travail se maintiendra. Pour ce qui est du commerce, nous devons délaissier ce qui est une rue résidentielle de Windsor pour une autoroute. Il y a aussi deux autres facteurs, particulièrement importants depuis les événements du 11 septembre. En premier lieu, nous devons accommoder des places douanières modernes des deux côtés de la frontière, ce que permet difficilement

attack — they might need to re-deck it, where will the traffic go? We do not have another outlet at Windsor-Detroit. The second most important crossing in North America is at Laredo, Texas, and Nuevo Laredo, Mexico.

I am going from memory in terms of numbers, but the latest count, I believe, was 6 bridges and 14 lanes for commercial traffic. There is more traffic crossing at Windsor-Detroit than anywhere else, and we are relying on one bridge with four lanes. Do we think we will compete for those manufacturing jobs? It is difficult to do.

Senator Mercer: Fair enough, the agreement did not specify connecting the 401 with the Ambassador Bridge. I will concede that.

However, you talked about the four governments being involved, the Government of Ontario, the Government of Michigan, the Government of the United States and the Government of Canada. I would guess the Government of Michigan made their decision when they created this highway project that ended and was aimed specifically at the area of the Ambassador Bridge crossing.

When we had the previous bill before us on the Ambassador Bridge — and I have not spoken to these people in many years — but, if I recall, the owners of the Ambassador Bridge were prepared, at their cost, to build a second span adjacent to the one that they have, creating the redundancy that you want. This would be at little or no cost to the taxpayers of the United States, Ontario, Michigan or Canada.

Mr. Bradley: That is what the commercials say. Here is my take on that: First, it does not solve the problem because you still have Huron Church Road in Windsor that you are dealing with; second, I question whether the end game would ever be a second span there because the cost to bring the current Ambassador Bridge up to standard would be so exorbitant I think there is a possibility that all you would get is the new span at the end of the day; third, they keep saying, “We will build this bridge and we will pay for it ourselves,” and charge very handsome tolls, by the way, to do that. Let us not forget that.

The fact of the matter is they have absolutely no environmental approvals whatsoever, have never gone through the process. If they were to go through the process, my view is go ahead, the more spans the better. I am happy. However, all they have done so far is talk about it. They have not taken one real concrete step to go through the legitimate process in order to get permits to build. It is talk; that is all it is.

Senator Mercer: I do not know whether it is talk on the part of the citizens of the state of Michigan with the single largest highway project in the history of the state bringing everything to one point. I fail to see that.

l'emplacement actuel, et ensuite, il faut établir une redondance. Si le pont ferme pour une raison quelconque — pas à cause d'un attentat terroriste, mais parce qu'il faut refaire le tablier, par exemple —, où ira le trafic? Nous n'avons pas d'autre issue à Windsor-Detroit. Le deuxième franchissement le plus important en Amérique du Nord relie Laredo au Texas et Nuevo Laredo au Mexique.

Je vais citer des chiffres de mémoire, mais je crois, selon les plus récentes données, qu'ils ont six ponts et 14 voies pour le trafic commercial. Il y a plus de trafic à Windsor-Detroit que n'importe où ailleurs, et nous dépendons d'un pont à quatre voies. Pensons-nous vraiment être concurrentiels pour ces emplois manufacturiers? C'est difficile à croire.

Le sénateur Mercer : Très bien, l'entente ne recommandait pas spécifiquement de relier la 401 au pont Ambassador, je vous le concède.

Toutefois, vous avez mentionné les quatre gouvernements en cause, le gouvernement de l'Ontario, le gouvernement du Michigan, le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Canada. Je suppose que le gouvernement du Michigan a choisi son option quand il a lancé ce projet autoroutier qui visait spécifiquement le secteur du pont Ambassador et y aboutissait.

Nous avons examiné le projet de loi antérieur sur le pont Ambassador, et je n'ai pas parlé à ces gens depuis des années, mais si je me souviens bien, les propriétaires du pont Ambassador étaient disposés à construire à leurs frais une deuxième travée adjacente au pont actuel, créant la redondance que vous souhaitez. Cette option comporterait des coûts minimes, sinon nuls, pour les contribuables des États-Unis, de l'Ontario, du Michigan ou du Canada.

M. Bradley : C'est ce qu'ils disent dans les commerciaux, mais voici ce que j'en pense. Tout d'abord, cela ne règle pas le problème, car les difficultés avec le chemin Huron Church à Windsor demeurent entières. En deuxième lieu, je doute que l'on ait au final une deuxième travée, car les coûts de mise à niveau du pont Ambassador actuel seraient tellement exorbitants que je crois qu'au bout du compte, il n'y aurait que la nouvelle travée; finalement, ils ne cessent de répéter qu'ils construiront ce pont et qu'ils assumeront les coûts, soit dit en passant en imposant des péages très intéressants pour eux. Il ne faut pas oublier cet aspect.

La réalité, c'est qu'ils n'ont pas la moindre autorisation environnementale, ils n'ont jamais suivi le processus. S'ils désirent engager ce processus, je leur dis, allez de l'avant, plus il y aura de travées, mieux ce sera. Je serais content. Par contre, tout ce qu'ils ont fait jusqu'à maintenant, c'est d'en parler. Ils n'ont pas pris la moindre mesure concrète pour suivre le processus légitime en vue d'obtenir des permis de construction. Ce ne sont que des paroles, et rien que des paroles.

Le sénateur Mercer : Je ne sais pas si ce ne sont que des paroles de la part des citoyens du Michigan, avec le plus important projet autoroutier de l'histoire de l'État qui fait tout converger vers un point unique. Je n'ai pas cette impression.

Mr. Bradley: I have spent a lot of time in Lansing and a lot of time in Detroit over the last 10 years. That has never come up as an issue from the opponents of this bridge, not once. The money is there. The U.S. federal government will pay for highway linkages to the I-75. That is not the issue that has come up in terms of why those people are opposed.

Again, the people of Michigan voted against the proposition a couple of weeks ago. They have said they want this second bridge not only for the long term, but for the tens of thousands of jobs it will create in the short term to construct the thing.

[Translation]

Senator Boisvenu: Thank you for your presentation, as well as your patience, your faith and your significant involvement in this project. Canadians like you are the ones who make things move forward, even though the progress is slow. So, congratulations!

Do your trucker members have a ferry service there or is the bridge their only way to get across?

[English]

Mr. Bradley: There is a ferry service at Windsor-Detroit because the current owners of the Ambassador Bridge do not allow what are called “dangerous goods” to use their bridge. Unless you want to go to Port Huron, to The Blue Water Bridge, if you want to cross at Windsor-Detroit, you take the ferry across.

Senator Boisvenu: Is it less dangerous by boat than by road?

Mr. Bradley: “Dangerous goods” is a loaded expression. Soap is a dangerous good, things like that. Every load of dangerous goods is not explosives.

[Translation]

Senator Boisvenu: You spoke about this almost systematic opposition for the past decade to building a road that, in itself, is so very essential. So where does the opposition come from? Is it from environmentalists, people who would operate the actual bridge or professional killjoys?

[English]

Mr. Bradley: The opposition principally comes from the owner of the Ambassador Bridge who, like any good businessman, is trying to protect his monopoly and trying to protect it for as long as he can, obviously. That is principally where the opposition comes from.

Senator Runciman: I have heard from Mr. Bradley on this issue for a long time: at least 20 years, I think. Do you remember a fellow by the name of Remo Mancini? I am sure Senator Eggleton

M. Bradley : J’ai passé beaucoup de temps à Lansing et beaucoup de temps à Detroit ces 10 dernières années. Ce point n’a jamais été soulevé par les opposants à ce pont, pas une seule fois. Les fonds existent. Le gouvernement fédéral américain paiera pour les liens autoroutiers avec l’I-75. Ce n’est pas l’enjeu soulevé dans les motifs des gens qui s’opposent au projet.

Les citoyens du Michigan ont encore voté contre la proposition il y a une ou deux semaines. Ils ont dit qu’ils voulaient ce deuxième pont non seulement pour le long terme, mais aussi pour les dizaines de milliers d’emplois qu’il créera à court terme pour sa construction.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Merci de votre présentation et aussi de votre patience, votre foi et votre grande implication dans ce projet. Ce sont des Canadiens comme vous qui font progresser les choses, même si cela avance lentement. Alors, bravo!

Est-ce que vos membres camionneurs bénéficient de services de traversier à cet endroit ou s’il n’y a seulement que le pont comme moyen de traverser?

[Traduction]

M. Bradley : Il y a un service de traversier à Windsor-Detroit parce que les propriétaires actuels du pont Ambassador ne laissent pas ce que l’on appelle des « marchandises dangereuses » passer sur leur pont. À moins de choisir d’aller à Port Huron, pour traverser le pont Blue Water, si vous désirez traverser à Windsor-Détroit, vous devez prendre le traversier.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que le navire est moins dangereux que la route?

M. Bradley : L’expression « marchandises dangereuses » est lourde de sens. Les marchandises dangereuses englobent certains savons, des produits du genre. Un chargement de marchandises dangereuses n’est pas toujours un chargement d’explosifs.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Vous avez parlé de cette opposition presque systématique depuis une décennie à construire un ouvrage routier si essentiel à sa vue même. D’où venaient les oppositions? Était-ce de la part des environnementalistes, des gens qui opéraient le pont actuel ou des emmerdeurs professionnels?

[Traduction]

M. Bradley : L’opposition provient principalement du propriétaire du pont Ambassador qui, comme tout homme d’affaires qui se respecte, tente de protéger son monopole, pour aussi longtemps que possible évidemment. Il est la principale source d’opposition.

Le sénateur Runciman : Il y a longtemps que j’entends M. Bradley traiter de cette question, au moins 20 ans je crois. Vous souvenez-vous d’un dénommé Remo Mancini? Je suis

remembers. I think he was the vice-president of the Ambassador at the time. They have been lobbying for a long time with respect to this issue.

I want to commend you. I know you have been an articulate and passionate spokesperson for the industry on this issue, and there is finally light at the end of the bridge.

I am curious about the public-private partnership because of the players involved here. How does that work with the State of Michigan? I am not really familiar with this. I have read where the Canadian government's contribution to this will be recovered through tolls. How does that all work with respect to the public-private partnership?

Mr. Bradley: Again, I am not privy to all of the details. I know some things. In a nutshell, how that will work will be much like the construction of Highway 407 in Ontario, where the Government of Canada will basically grant the authority to a private consortium, I assume.

Senator Runciman: The Government of Canada?

Mr. Bradley: The Government of Canada, because the bridge construction is a federal issue in Canada. It is a state issue in Michigan, but Canada is paying the costs. I am sure there will be some sort of an agreement with Michigan to ensure that jobs are shared and that sort of thing. Ultimately, a private organization will put money — if not all, most — up, I would assume, and that will be recouped through tolls.

Senator Runciman: A percentage of that will go to the Canadian government to repay the investment?

Mr. Bradley: Yes.

Senator Runciman: At the end of the day, the private operator will retain all revenues and maintenance will be looked after by them?

Mr. Bradley: I do not know how that will work. It could go different ways. It could revert back to the government at that point. It depends on the deal that is struck. I am not privy to any of those details.

Senator Runciman: I was curious about the Customs Act changes and the carrier code. I was not quite clear what a carrier code is. Is a biometric identifier part of this process?

Mr. Bradley: It is not biometric. It is quite simple. It is just a four-digit code. It could be that "ABCD" would be your code if you were a carrier, and that has to appear on any of the documentation, the electronic transmission of information to the border agents.

Senator Runciman: There is no holding up a card as you go through customs or anything like that?

certain que le sénateur Eggleton s'en rappelle. Je crois qu'il était alors le vice-président d'Ambassador. Ils exercent des pressions depuis longtemps dans ce dossier.

Je tiens à vous féliciter. Je sais que vous avez défendu les intérêts de l'industrie avec clarté et passion dans ce dossier, et il y a enfin une lumière au bout du pont.

Le partenariat public-privé m'intrigue, du fait des acteurs en cause. Comment cela fonctionne-t-il avec l'état du Michigan? Je ne connais pas très bien cet aspect. J'ai lu que le gouvernement canadien recouvrerait sa contribution par des péages. Comment tout cela fonctionne-t-il dans le contexte du partenariat public-privé?

M. Bradley : Dans ce cas également, je ne suis pas au courant de tous les détails. Je connais certains éléments. Grosso modo, le fonctionnement ressemblera beaucoup à la construction de l'autoroute 407 en Ontario, le gouvernement fédéral accordant l'autorisation à un consortium privé, je présume.

Le sénateur Runciman : Le gouvernement fédéral?

M. Bradley : Le gouvernement fédéral, parce que la construction du pont est un enjeu fédéral au Canada. C'est un enjeu de l'État au Michigan, mais le Canada paie les coûts. Je suis certain qu'il y aura une forme quelconque d'entente avec le Michigan pour assurer le partage des emplois et ce genre de choses. Au bout du compte, une organisation privée investira de l'argent, une grande partie sinon la totalité, je présume, montant qui sera récupéré par des péages.

Le sénateur Runciman : Un pourcentage de ce montant ira au gouvernement canadien pour rembourser l'investissement?

M. Bradley : Oui.

Le sénateur Runciman : Au bout du compte, l'exploitant privé gardera tous les revenus et s'occupera de la maintenance?

M. Bradley : Je ne sais pas comment le système fonctionnera. Il peut y avoir différentes formules. Le tout pourrait revenir au gouvernement à ce point. Cela dépend de l'entente conclue. Je ne connais aucun de ces détails.

Le sénateur Runciman : Je m'interrogeais à propos des modifications à la Loi sur les douanes et du code de transporteur. Je ne comprends pas parfaitement ce qu'est un code de transporteur. Est-ce que ce processus comporte un identifiant biométrique?

M. Bradley : Ce n'est pas biométrique. C'est plutôt simple, il s'agit seulement d'un code de quatre chiffres. Si vous étiez un transporteur, vous pourriez avoir le code « ABCD » qui doit figurer sur toute la documentation transmise électroniquement aux agents frontaliers.

Le sénateur Runciman : Vous n'avez pas à produire une carte quand vous passez aux douanes, ou quelque chose du genre?

Mr. Bradley: In theory there is not. There is always the opportunity for further questioning and a peek in the window. No, the idea is to take as much of the paper out of the system so you are not having to stop at a booth and add the time of trading paper back and forth.

Senator Runciman: You referenced custom facilities on both sides of the border.

I was under the impression that for a number of years we have been talking about shared facilities. Has that gone by the boards now? Is there no consideration of shared facilities?

Mr. Bradley: There is consideration. It was discussed again in the most recent perimeter security agreement to conduct a pilot at an as yet unnamed place to look at the shared border. I keep hearing that at some small crossings, there is some form of shared oversight, but in terms of the major crossings, it is not there yet, and it seems that this is difficult to put together. There are constitutional issues on both sides of the border. People used to think, well, it was because the border officers in Canada do not carry firearms. Well, they do now, so that is not the issue.

Senator Runciman: There are privacy issues as well.

Mr. Bradley: Privacy issues, all of those sorts of things which are difficult to bring about.

The fact of the matter is that I never saw that as a panacea. It would potentially work at certain locations, for example, the Peace Bridge, at Buffalo-Fort Erie, where the folks a number of years ago were championing the kind of approach because they did not have the space on the New York side to put a proper new U.S. customs facility. If they could move it to Canada, it would help to move things. However, with the delay, I think they have more or less gotten on with life, so I am not sure where that stands right now.

Senator Runciman: Thank you.

The Chair: Mr. Bradley, thank you very much. We are happy that we arrived at a mutually agreeable time table to be able to meet with you. We appreciate your presentation. I know you have a flight to catch, so I will free you from the committee.

Mr. Bradley: Thank you very much.

The Chair: Thank you very much.

I will remind the audience and honourable senators that next week the committee will hear exclusively from witnesses on Divisions 5, 12 and 20 of Part 5 of Bill C-45. We will also meet in camera to discuss the draft report on those parts of the bill. Thank you very much and good night.

(The committee adjourned.)

M. Bradley : En théorie, non. Il est toujours possible de poser d'autres questions et de jeter un coup d'œil par la fenêtre. Non, le principe est d'éliminer le plus de paperasse possible du système, pour ne pas avoir à s'arrêter à une guérite et prendre du temps supplémentaire pour échanger des documents.

Le sénateur Runciman : Vous avez mentionné les installations douanières des deux côtés de la frontière.

J'avais l'impression que pendant plusieurs années, il était question d'installations partagées. Est-ce que cette idée a été écartée? Est-ce que le partage d'installations n'est plus envisagé?

M. Bradley : On réfléchit à l'idée. Elle a fait l'objet de discussions à l'occasion de la plus récente entente sur la sécurité du périmètre, en vue de mener un projet pilote dans un endroit à déterminer, pour examiner l'opportunité d'une frontière partagée. J'entends dire régulièrement qu'il y a une forme de supervision partagée dans certains petits postes, mais ce n'est pas encore le cas pour les postes frontaliers d'envergure, et les modalités semblent difficiles à cerner. Il y a des questions constitutionnelles des deux côtés de la frontière. Des gens croyaient que c'était parce que les agents frontaliers du Canada ne portaient pas d'armes à feu. Ils en ont maintenant, le problème est donc ailleurs.

Le sénateur Runciman : Il y a aussi des enjeux de protection des renseignements personnels.

M. Bradley : Des questions de protection des renseignements personnels, et tous ces types de questions qu'il est difficile de régler.

En vérité, je n'ai jamais cru que cette formule était une panacée. Elle pourrait fonctionner à certains endroits, par exemple au pont Peace Bridge, à Buffalo-Fort Érié, où les gens préconisaient ce type d'approche il y a quelques années parce qu'il n'y a pas d'endroit du côté de New York pour aménager une installation douanière américaine adéquate. S'ils pouvaient s'installer au Canada, les choses pourraient bouger. Toutefois, à force d'attendre, je crois qu'ils ont fini par s'accommoder de la situation, et je ne sais pas vraiment où ils en sont actuellement.

Le sénateur Runciman : Merci.

Le président : M. Bradley, merci beaucoup. Nous sommes heureux d'avoir pu convenir d'un calendrier pour être en mesure de vous rencontrer. Nous apprécions votre présentation. Nous savons que vous avez un vol à prendre, et je vous libère donc du comité.

M. Bradley : Merci beaucoup.

Le président : Merci beaucoup.

Je rappelle à l'auditoire et aux honorables sénateurs que la semaine prochaine, le comité entendra exclusivement des témoins à propos des Sections 5, 12 et 20 de la Partie 5 du projet de loi C-45. Nous nous réunirons également à huis clos pour discuter de l'ébauche de rapport sur ces parties du projet de loi. Merci beaucoup et bonsoir.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, November 20, 2012

International Civil Aviation Organization:

Narjess Teyssier, Economic Analysis and Policy Section.

Wednesday, November 21, 2012

Air France-KLM in Canada:

Fabien Pelous, Vice-President and Chief Executive Officer.

Canadian Trucking Alliance:

David Bradley, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

Le mardi 20 novembre 2012

Organisation de l'aviation civile internationale :

Narjess Teyssier, Section des politiques et de l'analyse économique.

Le mercredi 21 novembre 2012

Air France-KLM au Canada :

Fabien Pelous, vice-président et directeur général.

Alliance canadienne du camionnage :

David Bradley, président et chef de la direction.