

SENATE



SÉNAT

CANADA

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

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

*Proceedings of the Standing
Senate Committee on*

*Délibérations du Comité
sénatorial permanent des*

TRANSPORT AND
COMMUNICATIONS

TRANSPORTS ET
DES COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DENNIS DAWSON

Président :
L'honorable DENNIS DAWSON

Tuesday, February 5, 2013
Wednesday, February 6, 2013
Wednesday, February 13, 2013 (in camera)

Le mardi 5 février 2013
Le mercredi 6 février 2013
Le mercredi 13 février 2013 (à huis clos)

Issue No. 15

Fascicule n° 15

*Thirty-fourth, thirty-fifth and
thirty-sixth meetings on:*
The emerging issues related to the
Canadian airline industry

*Trente-quatrième, trente-cinquième et
trente-sixième réunions concernant :*
Les nouveaux enjeux qui sont ceux du
secteur canadien du transport aérien

WITNESSES:
(See back cover)

TÉMOINS :
(Voir à l'endos)

STANDING SENATE COMMITTEE ON
TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable Dennis Dawson, *Chair*

The Honourable Stephen Greene, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu	MacDonald
* 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 Verner, P.C., replaced the Honourable Senator Maltais (*February 7, 2013*).

The Honourable Senator Maltais replaced the Honourable Senator Verner, P.C. (*February 4, 2013*).

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 sénatrice Verner, C.P., a remplacé l'honorable sénateur Maltais (*le 7 février 2013*).

L'honorable sénateur Maltais a remplacé l'honorable sénatrice Verner, C.P. (*le 4 février 2013*).

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, February 5, 2013
(43)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:32 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, Housakos, MacDonald, Maltais, Mercer, Merchant and Unger (11).

In attendance: Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

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

WITNESSES:

Air Transport Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;

Michael Skrobica, Senior Vice-President and Chief Financial Officer.

Mr. McKenna made an opening statement and, together with Mr. Skrobica, answered questions.

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

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 6, 2013
(44)

[*English*]

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

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, P.C., Greene, MacDonald, Maltais, Mercer, Merchant and Unger (10).

In attendance: Alexandre Lavoie, Analyst, Parliamentary Information and Research Service, Library of Parliament.

Also in attendance: The official reporters of the Senate.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 5 février 2013
(43)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, dans la pièce 2 de l'immeuble 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, Maltais, Mercer, Merchant et Unger (11).

Également présent : Alexandre Lavoie, analyste, Service d'information et de recherche parlementaires, Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

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

TÉMOINS :

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et chef de la direction;

Michael Skrobica, vice-président principal et chef de la Direction des finances.

M. McKenna fait un exposé puis, avec l'aide de M. Skrobica, répond aux questions.

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

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 6 février 2013
(44)

[*Traduction*]

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

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Dawson, Doyle, Eggleton, C.P., Greene, MacDonald, Maltais, Mercer, Merchant et Unger (10).

Également présent : Alexandre Lavoie, analyste, 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:

Association québécoise du transport aérien:

Éric Lippé, President and Chief Executive Officer.

Mr. Lippé made an opening statement and answered questions.

At 7:28 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 13, 2013
(45)

[English]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day in camera at 6:45 p.m., in room 256-S, Centre Block, the chair, the Honourable Dennis Dawson, presiding.

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

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

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

At 7:05 p.m., pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Wednesday, June 15, 2011, the committee continued its consideration on emerging issues related to the Canadian airline industry. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 1.*)

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

At 7:19 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 examen des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Association québécoise du transport aérien :

Éric Lippé, président-directeur général.

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

À 19 h 28, le comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation de la présidente.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 13 février 2013
(45)

[Traduction]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à huis clos, à 18 h 45, dans la pièce 256-S de l'édifice du Centre, sous la présidence de l'honorable Dennis Dawson (*président*).

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

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

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

À 19 h 5, conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le mercredi 15 juin 2011, le comité poursuit son examen des nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule n° 1 des délibérations du comité.*)

Conformément à l'article 12-16(1)(d) du Règlement, le comité examine une ébauche de rapport.

À 19 h 19, 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, February 5, 2013

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day, at 9:32 a.m., to study emerging issues related to the airline industry.

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

[*English*]

The Chair: Honourable senators, this morning we continue our study on the Canadian airline industry. Appearing before us today is John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada. He is accompanied by Michael Skrobica, Senior Vice-President and Chief Financial Officer. Gentlemen, it is a pleasure to welcome you again.

Mr. McKenna, the floor is yours.

John McKenna, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada: Thank you and good morning. ATAC has represented Canada's commercial air transport industry for almost 80 years. We have approximately 170 members operating in every region of Canada that provide services to a majority of the more than 700 airports in the country.

[*Translation*]

We appeared before this committee in 2010 to talk to you about the long-term viability of the Canadian aviation industry. Our message was that a major change in the Canadian government's attitude towards air transport was needed. Your report clearly reflected our concerns and our desire for the Canadian government to start seeing our industry as a vital economic enabler, instead of simply as a revenue stream.

[*English*]

We appeared before you in 2012 to address specifically the issue of aviation in the Canadian North. Our main message to you then identified that the North requires special economic and political consideration and that the popular one-size-fits-all model simply cannot be applied to that region. We promoted three ideas we would like embedded in the Canadian policy affecting the North: First, the user-pay concept does not work in the North. Second, more infrastructure is needed in the way of paved runways and for improved navigation and communication aids. Third is the need for a support-the-North policy. We encourage you to include these ideas in your next report.

We are quite happy with the work accomplished by this committee so far. We feel this committee believes in aviation and the vital socio-economic role it plays.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 5 février 2013

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 32, 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.

[*Traduction*]

Le président : Honorables sénateurs, ce matin, nous poursuivons notre étude sur le secteur canadien du transport aérien. Nous accueillons aujourd'hui John McKenna, président et chef de la direction de l'Association du transport aérien du Canada. Il est accompagné de Michael Skrobica, vice-président principal et chef de la Direction des finances. Messieurs, nous sommes ravis de vous recevoir à nouveau.

Monsieur McKenna, la parole est à vous.

John McKenna, président et chef de la direction, Association du transport aérien du Canada : Bonjour. Merci beaucoup. L'ATAC représente l'industrie du transport aérien commercial depuis bientôt 80 ans. Nous comptons environ 170 membres, des entreprises de toutes les régions du Canada qui offrent des services dans la majorité des plus de 700 aéroports au Canada.

[*Français*]

Nous avons comparu devant ce comité en 2010 pour vous parler de la viabilité à long terme de l'aviation canadienne. Notre message indiquait qu'un virage important s'imposait dans l'attitude du gouvernement canadien envers le transport aérien. Votre rapport a très bien reflété nos préoccupations et notre souhait de voir le gouvernement canadien considérer notre industrie comme un facilitateur économique essentiel plutôt que simplement comme une source de revenus.

[*Traduction*]

Nous avons comparu devant vous en 2012 pour commenter plus précisément la question de l'aviation dans le Nord canadien. Ce que nous vous avons principalement signalé, c'est qu'il faut porter une attention particulière aux facteurs politico-économiques dans le Nord et qu'on ne peut utiliser un modèle uniformisé pour cette région. Nous avons proposé trois idées qui seraient, nous l'espérons, incluses dans la politique canadienne touchant le Nord. Premièrement, le principe de l'utilisateur-payeur ne convient pas dans le Nord. Deuxièmement, il faut davantage d'infrastructures, notamment, des pistes pavées, ainsi que de l'équipement de communication et des aides à la navigation améliorés. Troisièmement, il faut une politique de soutien au Nord. Nous vous encourageons à inclure ces idées dans votre prochain rapport.

Nous sommes ravis par le travail accompli à ce jour par votre comité. Nous avons l'impression que le comité croit en l'aviation canadienne et qu'il est convaincu du rôle socio-économique vital qu'elle joue.

Today we will speak to you about the need for greater supervision of airport governance and Transport Canada's responsibilities towards airports since the creation of the National Airports Policy.

Our intention is not to question the dedication and professionalism of Canadian airport authorities. It is to ensure that the Canadian people can rely on the fact not only that their assets are being managed properly but also that the Canadian government has mandated someone or some agency to oversee the governance of this important element of Canadian heritage.

[*Translation*]

In the 20 years since the management of airports was first privatized, governance standards have been reviewed in all major sectors of the Canadian economy. Banking, telecommunications and international trade have all had their standards in management and financial ethics reviewed to better reflect Canadians' changing expectations. Much like large Canadian corporations managing national resources, Canadian airport authorities must become more accountable to the public regarding their governance.

[*English*]

Airports are a key element of the Canadian transportation system, a vital economic tool, a lifeline to the North, a crucial link to the international community and a major Canadian asset. Your report supported that statement with solid, empirical evidence. From a financial point of view, the net book value of the top eight airports alone has gone from \$1.2 billion in 1996 to \$11.4 billion in 2011. This growth in value, resulting largely from continuous investment, has been paid for almost entirely by the travelling public.

Ever since the Canadian government divested itself from airports in the 1990s, Canada has retained only a safety and security mandate. No one answers the phone at Transport Canada when someone calls with a concern over airport management decisions. Airlines and other air operators — fixed base operators, and maintenance and cargo service providers, among others — signed long-term leases with the federal government dating back before the divestiture of airports. These companies rent land on the airport grounds and invest in buildings, equipment and other installations to operate their businesses.

When problems started arising a few years ago over the fact that some airport authorities were increasing rents by up to 200 per cent, tenants had no one to turn to but the courts to address their disputes. Tenants had been assured that it was going to be business as usual for them after the privatization.

Aujourd'hui, nous allons vous parler de la nécessité de mieux superviser la gouvernance des aéroports, ainsi que des responsabilités qui incombent à Transports Canada concernant les aéroports depuis l'instauration de la Politique nationale des aéroports.

Nous ne cherchons pas à mettre en doute le dévouement et le professionnalisme des administrations aéroportuaires canadiennes, mais nous voulons plutôt nous assurer que les Canadiens peuvent compter sur la bonne gestion des actifs, et que le gouvernement du Canada donne à quelqu'un ou à un organisme, quel qu'il soit, le mandat de superviser la gouvernance de cet élément important du patrimoine canadien.

[*Français*]

Au cours 20 années qui se sont écoulées depuis que l'administration aéroportuaire a été privatisée, les normes de gouvernance ont été révisées dans tous les secteurs clefs de l'économie canadienne. Les secteurs des banques, des télécommunications et du commerce international ont tous vu leurs normes de gestion et d'éthique financière revues pour mieux refléter l'évolution des attentes du peuple canadienne. Tout comme les grandes sociétés canadiennes d'exploitation des ressources nationales, les administrations aéroportuaires canadiennes doivent faire preuve d'une plus grande transparence de leur gouvernance vis-à-vis de la population canadienne.

[*Traduction*]

Les aéroports forment un élément clé du système de transport canadien; il s'agit d'un instrument économique essentiel, d'un lien vital pour le Nord, d'un lien crucial avec l'étranger et d'un actif canadien majeur. C'est ce que soutient fermement et concrètement votre rapport. D'un point de vue strictement financier, la valeur nette des huit principaux aéroports est passée de 1,2 milliard de dollars, en 1996, à 11,4 milliards de dollars, en 2011. Cette croissance de la valeur s'explique dans une grande mesure par les investissements soutenus que le public voyageur a presque entièrement payés.

Depuis que le gouvernement canadien s'est départi des aéroports dans les années 1990, le mandat du Canada se limite à la sécurité et à la protection. Chez Transports Canada, personne ne répond aux appels des personnes qui se préoccupent des décisions de gestion des aéroports. Les compagnies aériennes et autres exploitants aériens — entre autres, les exploitants des services aéronautiques à l'aéroport et les fournisseurs de services d'entretien et de fret — ont signé des baux à long terme avec le gouvernement fédéral bien avant le transfert des aéroports. Ces entreprises louent les terrains des aérodromes et investissent dans des bâtiments, de l'équipement et d'autres installations qui leur servent à exploiter leurs entreprises.

Il y a quelques années, quand des problèmes ont surgi parce que certaines administrations aéroportuaires imposaient des augmentations de loyer pouvant atteindre 200 p. 100, les locataires n'ont eu aucune autre solution que de s'adresser aux tribunaux pour régler leurs problèmes. On leur avait garanti que

Unfortunately, that has not been the case. While the airport authorities took over the leases, Transport Canada is still the signatory on the deeds. However, tenants cannot speak to anyone of authority at Transport Canada on airport lease interpretation and other related matters. Under the National Airports Policy, NAP, the federal government maintains its role as regulator but has changed its role from airport owner and operator to that of owner and landlord.

The NAP states that the federal government will retain ownership of the 26 airports identified as part of the National Airports System. However, under the NAP they will be leased to Canadian airport authorities. These local operators will be responsible for financial and operational management.

The airport authorities do not own these national assets; the Canadian people do. The problem lies in the fact that many of the airport authorities do not feel accountable for their management decisions to the government, to the public or to the industry that is reliant upon them. The Canadian people have been asked to blindly trust the local airport authorities to manage these assets, as they see fit, for leases of up to 60 years. In accordance with the NAP, the operation, management and development of the 26 airports considered most essential to Canada's air transportation system and in forming the National Airports System were transferred under long-term lease agreements to Canadian airport authorities.

[*Translation*]

The privatization of Canadian airport management was meant to enhance the viability and competitiveness of airports by allowing them to operate in a more commercial and cost-effective manner, and to provide levels of service commensurate with local demands and resources.

[*English*]

While relinquishing its role as operator and financier of the National Airports System airports, Transport Canada retained its mandate to ensure that the certified airports continue to operate in a safe, secure and effective manner. In its role of safety regulator, the federal government continues to set safety and security standards for all airports. Airports in the National Airports System are governed by a board of directors who in turn appoint a president and a CEO. The National Airports Policy goes on to say that Canadian airport authorities must be not-for-profit corporations guided by a local board of governors, that the board members will be representative of the local community and will not include government employees or elected officials, and that there will be federal and provincial government representatives on the board of directors.

rien ne changerait pour eux, malgré la privatisation. Malheureusement, les choses ne se sont pas passées ainsi. Les administrations aéroportuaires ont pris en charge la gestion des baux, mais Transports Canada reste le signataire des baux. Malgré cela, les locataires n'ont personne à qui s'adresser à Transports Canada, concernant, entre autres, l'interprétation des baux. Selon la Politique nationale des aéroports, la PNA, le gouvernement fédéral conserve son rôle de réglementation, mais il est passé de propriétaire et exploitant d'aéroports à propriétaire-locateur.

Selon la PNA, le gouvernement fédéral demeure propriétaire des 26 aéroports indiqués comme faisant partie du Réseau national des aéroports. Cependant, la PNA prévoit qu'ils doivent être loués aux administrations aéroportuaires canadiennes. Ces exploitants locaux sont responsables de la gestion financière et de l'exploitation.

Les administrations aéroportuaires ne sont pas propriétaires de ces actifs nationaux; ce sont les Canadiens qui en sont propriétaires. Le problème, c'est que bon nombre des administrations aéroportuaires ne sentent pas qu'elles doivent rendre compte de leurs décisions de gestion au gouvernement, au public ou au secteur qui en a besoin. On a demandé aux Canadiens de faire aveuglément confiance aux administrations aéroportuaires locales et de les laisser gérer ces actifs comme bon leur semble en application de baux qui peuvent durer 60 ans. Conformément à la PNA, la responsabilité de l'exploitation, de la gestion et de l'aménagement des 26 aéroports considérés comme les plus essentiels au réseau de transport aérien du Canada et qui doivent être désignés comme constituant le Réseau national d'aéroports a été cédée à des administrations aéroportuaires canadiennes en vertu d'accords de location à long terme.

[*Français*]

La cession aux administrations aéroportuaires canadiennes visait à accroître la viabilité et la compétitivité des aéroports en leur permettant de fonctionner d'une façon plus commerciale et plus rentable, et d'assurer des niveaux de services en rapport avec les exigences et les ressources locales.

[*Traduction*]

Transports Canada a renoncé à son rôle d'exploitant et de financier du Réseau national d'aéroports, mais il a toujours comme mandat de veiller à ce que les aéroports certifiés soient exploités en toute sécurité, que la sûreté soit assurée et que la gestion soit efficace. Puisqu'il est chargé de la réglementation, le gouvernement continue d'établir les normes de sécurité et de sûreté que tous les aéroports doivent respecter. Les aéroports du Réseau national des aéroports sont administrés par des conseils d'administration qui nomment le président et chef de la direction. La Politique nationale des aéroports précise également que toute administration aéroportuaire canadienne doit être un organisme sans but lucratif dirigé par un conseil d'administration local, que les membres du conseil doivent être représentatifs de la communauté locale et qu'ils ne doivent pas être des fonctionnaires ou des élus, et qu'il y aura des représentants des gouvernements fédéral et provincial au sein du conseil d'administration.

Unfortunately, there is very little air transport expertise on any of these airports' boards of directors. Community involvement is very important, but knowledge of the industry you serve is critical.

The National Airports Policy also says that the annual general meeting will be open to the public, that Canadian airport authorities must establish community consultative committees, and that the public will have access to Canadian airport authorities' key business documents.

The reality is that there is little or no transparency whatsoever in the management of airports. The Canadian airport authorities are currently managing these public assets for their own benefit. Other than a succinct annual general meeting, many of the CAAs do not exceed the minimum transparency requirements of the National Airports Policy.

[Translation]

All the administrators are required to do is submit audited financial statements at the annual general meeting. Information supporting the financial statements is hard, if not impossible, to access. For example, senior management salaries and travel expenses are not released. Investment projects are overseen only by the internal management team. The public is not consulted about major infrastructure projects but simply informed of them, although those projects are in large part funded through the airport improvement fees paid by the passengers.

[English]

The maintenance of infrastructure has to be financed by the operating budget of the airport. The greater the investment in infrastructure, the less efficient the airport becomes unless it can attract new traffic. This results in greatly increased landing fees, higher parking fees and higher rents for airport and terminal tenants. All of these budget items end up being paid for by the travelling public.

The National Airports Policy also requires that the Canadian airport authorities must have a performance review conducted by an outside reviewer at least once every five years. Our experience is that these reports are extremely difficult to obtain and are not available under the Access to Information Act as the CAAs are exempt from the law, being private corporations.

Although we are convinced that most airports are managed with high ethical standards, the fact remains that the government shies away from its responsibilities and now predominantly sees airports simply as a revenue stream.

This raises a problem particular to the Canadian North. While the government remains the owner of the National Airports System, it has given all of the airports in Nunavut, Yukon and the Northwest Territories to the territorial governments. These airports are essential to the very livelihood of the northern

Malheureusement, les compétences en matière de transport aérien sont très rares, au sein des conseils d'administration des aéroports. La participation de la communauté est très importante, mais il est essentiel de connaître le secteur que vous desservez.

La Politique nationale des aéroports précise également que l'assemblée générale annuelle doit être ouverte au public, que les administrations aéroportuaires canadiennes doivent former des comités consultatifs communautaires et que le public doit avoir accès aux principaux documents d'affaires.

En réalité, il y a très peu de transparence dans la gestion des aéroports. Les autorités aéroportuaires gèrent ces actifs publics à leur propre profit. Outre la tenue d'une très brève assemblée générale annuelle, elles n'en font pas plus que les exigences minimales de transparence de la Politique nationale des aéroports.

[Français]

Tout ce que les administrations aéroportuaires sont tenues de faire est de produire des états financiers vérifiés lors de l'assemblée générale annuelle. Les renseignements soutenant les états financiers sont difficiles, voire impossibles à obtenir. Par exemple, les salaires et les dépenses en frais de voyages des cadres supérieurs ne sont pas dévoilés. Les projets d'investissement ne sont supervisés que par l'équipe de gestion interne. Le grand public n'est pas consulté mais simplement informé des grands projets immobiliers, malgré que ces derniers soient financés en grande partie par les frais d'amélioration aéroportuaire payés par les passagers.

[Traduction]

Les coûts d'entretien des infrastructures doivent être imputés au budget d'exploitation de l'aéroport. Plus l'investissement est élevé, moins l'aéroport est efficace, sauf s'il peut faire augmenter le trafic. En conséquence, les redevances d'atterrissage, les frais de stationnement et les loyers des locataires de l'aéroport et de l'aérogare augmentent. C'est le public voyageur qui finit par en payer les frais.

La Politique nationale des aéroports exige aussi que toute administration aéroportuaire canadienne demande à un vérificateur externe de réaliser un examen de son rendement au moins tous les cinq ans. Ce que nous avons constaté, c'est qu'il est extrêmement difficile d'obtenir ces rapports et qu'il n'est pas possible d'invoquer la Loi sur l'accès à l'information à cette fin puisque les autorités aéroportuaires canadiennes sont des sociétés privées et qu'elles ne sont par conséquent pas soumises à la loi.

Nous sommes convaincus que la plupart des aéroports sont gérés selon les plus hautes normes d'éthique, mais il n'en reste pas moins que le gouvernement se soustrait à ses responsabilités et voit maintenant les aéroports comme de simples sources de revenus.

Cela s'accompagne d'un problème particulier dans le Nord canadien. Le gouvernement reste propriétaire du Réseau national des aéroports, mais il a cédé tous les aéroports du Nunavut, du Yukon et des Territoires du Nord-Ouest aux gouvernements territoriaux. Ces aéroports sont essentiels à la subsistance, dans

regions, yet they benefit little from financial support from the Canadian government. This means that the small communities and other airport users are the sole supporters of the northern airport system. Given that there are no other modes of transport, unlike in other provinces where the federal government supports the transport infrastructure, we strongly believe that the government should offer financial support to sustain the northern airports.

[*Translation*]

Another major concern is that many airports outside the national airport system are often key to their region and must be protected. These airports are often either satellite airports to larger airports, or strategic because of their mission or location. Ownership of these airports has been transferred to regional and municipal governments, local airport authorities, the private sector or other interests. These airports are often very valuable and offer great appeal to real estate developers or city administrators more interested in the tax potential than the economic potential of an airport. Short-term gain can lead to huge long-term economic losses.

[*English*]

ATAC proposes the following five recommendations.

First, the government should appoint a national supervisory body or person to oversee the long-term management decisions of the Canadian airport authorities.

Second, the Minister of Transport should hold a national summit or, at the very least, stakeholder consultations on airports to (a) review the privatization experience 20 years later, and (b) implement changes to the National Airports Policy in view of the foreseeable needs of Canadian airport authorities and of the airline industry for the next 20 years.

[*Translation*]

Third, any significant proposed change in the use of airport lands divested to local governments or other interests must be subjected to public consultation and subsequent approval by the federal government.

[*English*]

Fourth, there should be two representatives from the aviation industry on the board of directors of each of the 26 airports in the National Airports System, one appointed by each of the two national associations representing airlines: the Air Transport Association of Canada and the National Airlines Council of Canada.

les régions nordiques, mais ils obtiennent très peu de soutien financier de la part du gouvernement canadien. Cela signifie que les utilisateurs des aéroports, notamment les petites communautés locales, doivent financer à eux seuls le réseau des aéroports du Nord. Étant donné l'absence d'autres modes de transport utilisables à l'année, à la différence des autres provinces où le gouvernement fédéral soutient l'infrastructure de transport, nous croyons fermement que le gouvernement devrait offrir un soutien financier aux aéroports du Nord canadien.

[*Français*]

Une autre inquiétude de taille est que beaucoup d'aéroports n'appartenant pas au réseau national des aéroports sont souvent des équipements-clés de leur région et doivent être protégés. Ces aéroports sont souvent des aéroports satellites desservant les grands aéroports ou ils sont stratégiques par leur mission ou leur emplacement. La propriété de ces aéroports a été transférée aux gouvernements régionaux ou municipaux, à des autorités aéroportuaires locales, à des entreprises privées ou à d'autres intérêts. Ces aéroports ont souvent une grande valeur et sont la proie de promoteurs immobiliers ou des administrations municipales plus intéressés par le potentiel fiscal que par l'attrait économique d'un aéroport. Un gain à court terme peut se traduire en une perte économique énorme à plus long terme.

[*Traduction*]

Voici les cinq recommandations de l'ATAC.

Premièrement, le gouvernement devrait désigner une personne ou un organisme de contrôle national chargé de superviser la planification à long terme des administrations aéroportuaires canadiennes.

Deuxièmement, le ministre des Transports devrait tenir un sommet national ou, à tout le moins, mener une consultation sur les aéroports auprès des parties prenantes pour faire le bilan de la privatisation après vingt ans et pour apporter les changements nécessaires à la PNA, compte tenu des besoins des administrations aéroportuaires canadiennes et du secteur du transport aérien à prévoir au cours des 20 prochaines années.

[*Français*]

Troisièmement, tout changement important proposé dans l'usage des aéroports transférés à des gouvernements ou autres intérêts locaux doit être soumis à des consultations publiques et à l'approbation ultérieure par le gouvernement fédéral.

[*Traduction*]

Quatrièmement, le conseil d'administration de chacun des 26 aéroports du Réseau national d'aéroports devrait compter deux représentants du secteur de l'aviation, dont l'un serait nommé par l'Association du transport aérien du Canada et l'autre, par le Conseil national des lignes aériennes du Canada, soit les deux associations nationales qui représentent les compagnies aériennes.

The federal government should strike a better balance between airport expansion projects and the need to respect users' business models and offer financial support to sustain the operations of the northern airports.

I thank you for your attention. We would be happy to answer any questions you may have on this presentation or on any other aviation-related material. We look forward to reading your final report.

The Chair: Thank you, Mr. McKenna. So do we. We are hoping this will be one of the last public meetings before we get into the preparation of this report.

Because of that, I would welcome everyone to ask any questions they think have not been addressed so far that the association could address for us.

Mr. McKenna, I appreciate that you clearly made recommendations. That is our objective from witnesses — not only an analysis of the situation but some proposals for change.

Before giving the floor to Senator Doyle, I would like to introduce our colleague Senator MacDonald from Nova Scotia, more precisely Cape Breton.

[Translation]

Senator Léo Housakos from Montreal, Senator Eggleton from Toronto, Senator Merchant from Saskatchewan, Senator Mercer from Halifax, Senator Greene from Halifax and Senator Doyle from Labrador — I sometimes call him Senator Tremblay.

[English]

Senator Unger from Alberta.

[Translation]

Senator Maltais from the Quebec City region and Senator Boisvenu, who is joining us this morning.

[English]

Senator Doyle: Change it around; it is Newfoundland and Labrador.

The Chair: It is the same mistake as when I call you Tremblay.

Senator Doyle: Mr. McKenna, you made a submission a couple of years ago to the competition review panel in which you recommended the elimination of all industry-specific input taxes, fees and charges, which hurt investment. Instead, you said taxation probably should be limited to the output of business activity, profits and wages. Could you talk a little bit more about that and be more specific as to what you meant by that? I think it was the competition review panel back in 2008. I am going back to something I saw online.

Mr. McKenna: That predates my arrival. I will ask Mr. Skrobica to answer that question.

Le gouvernement fédéral devrait trouver un meilleur équilibre entre les projets d'expansion des aéroports et la nécessité de respecter les modèles d'affaires des utilisateurs, et offrir un soutien financier à l'exploitation des aéroports du Nord.

Je vous remercie de votre attention. Il nous fera plaisir de répondre à toutes vos questions sur cet exposé ou sur tout autre aspect connexe. Nous avons très hâte de lire votre rapport final.

Le président : Merci, monsieur McKenna. Nous aussi. Nous espérons que cette séance est la dernière séance publique que nous tiendrons avant d'entamer la rédaction du rapport.

C'est la raison pour laquelle tout le monde est invité à poser les questions qui ne l'auraient pas encore été et auxquelles les représentants de l'association pourraient répondre.

Monsieur McKenna, je vous suis reconnaissant d'avoir énoncé des recommandations claires. C'est ce que nous attendons de nos témoins — non pas qu'ils se contentent de faire une analyse de la situation, mais qu'ils suggèrent des changements.

Avant de céder la parole au sénateur Doyle, j'aimerais vous présenter notre collègue, le sénateur MacDonald, de la Nouvelle-Écosse, plus précisément de Cap-Breton.

[Français]

Le sénateur Léo Housakos, de Montréal, le sénateur Eggleton, de Toronto, la sénatrice Merchant de la Saskatchewan, le sénateur Mercer, de Halifax, le sénateur Greene, de Halifax, le sénateur Doyle, du Labrador — parfois, je l'appelle sénateur Tremblay.

[Traduction]

La sénatrice Unger, de l'Alberta.

[Français]

Le sénateur Maltais, de la région de Québec et le sénateur Boisvenu qui est avec nous ce matin.

[Traduction]

Le sénateur Doyle : Changez cela : c'est Terre-Neuve-et-Labrador.

Le président : C'est comme quand je vous appelle Tremblay.

Le sénateur Doyle : Monsieur McKenna, il y a quelques années, dans une soumission au Groupe d'étude sur les politiques en matière de concurrence, vous recommandiez l'élimination des taxes, droits et redevances en amont qui sont propres au secteur parce qu'ils font obstacle à l'investissement. Vous disiez que les taxes devraient probablement se limiter aux activités de production, aux profits et aux salaires. Pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet, et nous préciser ce que cela signifie? Je pense que c'était en 2008. Je reviens à quelque chose que j'ai vu en ligne.

M. McKenna : C'était avant mon arrivée. Je vais demander à M. Skrobica de répondre à votre question.

Michael Skrobica, Senior Vice-President and Chief Financial Officer, Air Transport Association of Canada: At that point in time we believed, and we still believe, that the taxation of inputs is inappropriate. It runs counter to the argument that led to the establishment of the goods and services tax. We believe that the goods and services tax is appropriate. It taxes the net increase in the service delivered to the consumer and is appropriate for the airline industry.

Let me give you some examples of taxes with regard to the taxation of inputs.

One of the key ones that we have is fuel excise taxes. These are charged on our fuel, and they are not a recoverable tax. They are paid, and on top of that you have other taxes: provincial sales taxes and provincial excise taxes. Again, those are not recoverable by the airlines. They are a tax paid and, as a consequence, they have a tendency, because they have to be recovered by for-profit enterprises, to be recovered from the public. This puts our operations at a disadvantage to other jurisdictions, most notably the United States of America.

Senator Doyle: Following up on that, do you think that the air transportation industry, for instance, maybe should be taxed on a more level playing field, say with bus or rail or maybe with its international counterparts?

Mr. Skrobica: From our perspective, we believe it really should be done vis-à-vis our international competitors. We have seen a major transfer of passengers in areas that border the United States to American airports because it is cheaper to travel from a border community, be it Buffalo or other communities that border Canada, to other communities inside the United States. It makes our industry less competitive.

Senator Doyle: I was just wondering about something. Regarding all of these airport fees, rents and what have you, how would you feel if government decided tomorrow to eliminate all of those industry costs and have them funded through general taxation, as they do, say, in Amsterdam? I think they do it that way there.

Mr. Skrobica: We were supporters of the GST, and presumably are of the HST as it continues to evolve across Canada. We felt that the GST was an appropriate means of taxing our industry. We feel that industry-specific types of taxes, such as the fuel excise taxes, discriminate against us vis-à-vis our international competitors.

Mr. McKenna: If I may add to that, it is something that would be very desirable, but we consider it probably unlikely, as the federal government takes in about a billion dollars a year from our industry, outside of GST and all of those things. It takes in about \$100 million in excise tax, about \$600 million in the Air Travellers Security Charge, and \$350 million or \$300 million from the airport rent. That is a billion dollars a year in the

Michael Skrobica, vice-président principal et chef, Direction des finances, Association du transport aérien du Canada : À cette époque, nous estimions — et c'est encore le cas — qu'il ne convient pas de taxer les facteurs de production. Cela va à l'encontre de ce qui a mené à l'établissement de la taxe sur les produits et services. Nous croyons que la taxe sur les produits et services est pertinente. Elle porte sur l'augmentation nette du service offert au client et convient au secteur du transport aérien.

Je vais vous citer des exemples de taxes liées aux facteurs de production.

Parmi les principales, il y a la taxe d'accise sur le carburant. Nous la payons, mais nous ne pouvons pas la récupérer. À cela s'ajoutent d'autres taxes : les taxes de vente et les taxes d'accise provinciales, que les compagnies aériennes ne peuvent récupérer non plus. Ces taxes sont payées et, en général, parce que les entreprises privées doivent les récupérer, c'est le public qui paie. Nous sommes donc désavantagés, par rapport à d'autres pays, en particulier, les États-Unis d'Amérique.

Le sénateur Doyle : Toujours à ce sujet, pensez-vous que les taxes imposées au secteur du transport aérien devraient correspondre davantage à celles qui sont exigées des secteurs du transport par autobus ou par train, ou peut-être des compagnies aériennes à l'étranger?

M. Skrobica : Selon nous, il faudrait vraiment tenir compte de ce qui est imposé aux compagnies aériennes étrangères. Nous constatons un important mouvement des passagers vers les aéroports américains, dans les régions frontalières, parce qu'il en coûte moins cher de partir d'une ville comme Buffalo, près de la frontière canadienne, pour se rendre à d'autres villes des États-Unis. Notre secteur est moins compétitif.

Le sénateur Doyle : Je me posais une question. En ce qui concerne les droits, les loyers et tous les frais à payer à l'aéroport, qu'en diriez-vous si le gouvernement décidait, demain, d'éliminer tout cela et de recourir à l'imposition générale pour couvrir les coûts comme on le fait, disons, à Amsterdam? Je pense que c'est ce qu'ils font là-bas.

M. Skrobica : Nous avons appuyé la TPS, et nous appuyons sans doute la TVH, que l'on continue d'instaurer au Canada. Nous trouvons que la TPS était une bonne façon d'imposer notre secteur. Nous estimons que les taxes propres à un secteur, comme les taxes d'accise sur le carburant, sont une forme de discrimination à notre égard, par rapport à nos concurrents de l'étranger.

M. McKenna : Permettez-moi d'ajouter que ce serait très intéressant, mais que cela ne se produira vraisemblablement pas, car le gouvernement fédéral tire environ un milliard de dollars par année de notre secteur, mis à part la TPS et tout cela. La taxe d'accise lui procure des revenus d'environ 100 millions de dollars, le Droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, environ 600 millions de dollars, et la location des aéroports, environ 300 ou

government's coffers, and I do not think the government will sort of let go of that revenue; we are being quite realistic in thinking that is not about to happen.

However, there are other ways the government could help us become more competitive, but we do not think that airport rents and all those things are very high on the government's agenda.

Senator Doyle: Okay. Thank you.

Senator Merchant: Good morning and thank you. Many of the things that you said this morning we have heard more than once. The chair introduced me as a senator from Saskatchewan. For places like Regina and Saskatoon, which are the two major centres, we do not really have very good service. Do you have some ideas as to how we could get better service? By that I mean that from Regina, for instance, which is the capital of our province, we cannot fly directly to very many places. We have to go through Toronto, Winnipeg or Calgary.

Non-stop flights are difficult to get. There is a flight that they added from Saskatoon and a different one from Regina, for instance, that flies directly to Ottawa and then, I think, carries on to Montreal. However, it is available only during the summer months — mid-May to mid-September — because those are when there are more travellers.

What is the solution for people like us and business people who are coming in and out of Regina? Our province has more activity because of all our resource industries. What are your suggestions? To whom can we appeal for better service?

Mr. Skrobica: You are right to note that you get more services as more people travel, and you have that generally in the summertime. Some of the things that we are talking about with regards to the reduction in the taxes would help lead to reductions in airfares. With that, the airline industry uses a rule of thumb that a 1 per cent reduction in airfares generally results in a 1 per cent increase in passenger traffic. With more travel, there will be more choices automatically because the airlines will serve their needs on that basis.

In the short term, without the reductions in the industry-specific taxes, I cannot offer you much hope for an immediate increase. The best that we can do is to see smaller-gauge or smaller aircraft serve more direct routes. We now do have small aircraft that can serve longer routes and, as a consequence, provide you with more direct service.

Mr. McKenna: You can console yourself with the fact that most of your colleagues around here, be they from Quebec or Newfoundland and Labrador — did I get that right?

Senator Doyle: Yes.

350 millions de dollars. C'est un milliard de dollars par année qui se retrouve dans les coffres du gouvernement, et je ne pense pas que le gouvernement laissera aller cela; d'après nous, il est réaliste de croire que ce n'est pas sur le point de se produire.

Cependant, d'autres moyens s'offrent au gouvernement pour nous aider à être plus concurrentiels, mais nous ne croyons pas que les loyers des aéroports et ce genre de choses soient très prioritaires pour le gouvernement.

Le sénateur Doyle : C'est bon. Merci.

La sénatrice Merchant : Bonjour, et merci. Nous avons déjà entendu plus d'une fois bon nombre des choses que vous nous avez dites ce matin. Le président m'a présentée comme étant une sénatrice de la Saskatchewan. Dans des endroits comme Regina et Saskatoon, les deux grandes villes de la province, le service n'est pas vraiment bon. Avez-vous une idée de la façon dont nous pourrions obtenir un meilleur service? Ce que je cherche à dire, c'est qu'à partir de Regina, par exemple — la capitale de notre province —, il n'est pas possible de se rendre directement en bien des endroits. Nous devons passer par Toronto, Winnipeg ou Calgary.

Il est difficile d'obtenir des vols sans escale. À partir de Regina, et à partir de Saskatoon, on a ajouté des vols sans escale à destination d'Ottawa, d'où on peut ensuite poursuivre jusqu'à Montréal, je pense. Cependant, ces vols ne sont offerts que de la mi-mai à la mi-septembre, parce que c'est alors qu'il y a davantage de voyageurs.

Quelle est la solution pour des gens comme nous, et pour les gens d'affaires qui se rendent à Winnipeg et qui en partent? Il y a davantage d'activité dans notre province en raison de toutes nos industries primaires. Qu'est-ce que vous suggérez? À qui devons-nous nous adresser pour obtenir un meilleur service?

M. Skrobica : En effet, comme vous le dites, plus les gens se déplacent, plus il y a de service, et c'est ce qui se produit en général l'été. Certaines des réductions de taxes dont nous parlons contribueraient à faire baisser les prix des billets d'avion. En général, dans le secteur du transport aérien, on estime qu'une réduction du prix des billets d'avion de 1 p. 100 entraîne une hausse du trafic passagers de 1 p. 100. Si plus de gens voyagent, il y aura automatiquement plus de choix parce que les compagnies aériennes répondront aux besoins des voyageurs.

À court terme, sans les réductions des taxes imposées à l'industrie, il n'y a pas beaucoup d'espoir qu'on assiste à une augmentation immédiate. Le mieux que nous puissions faire, c'est d'affecter des appareils de plus petit calibre à des itinéraires plus directs. Nous disposons maintenant de petits aéronefs qui peuvent effectuer des trajets plus longs et, par conséquent, offrir un service plus direct.

M. McKenna : Vous pouvez vous consoler avec le fait que la plupart de vos collègues, qu'ils viennent du Québec ou de Terre-Neuve-et-Labrador... ai-je bien compris?

Le sénateur Doyle : Oui.

Mr. McKenna: — are in the same situation. Ask the senators flying out of Quebec City; there are very few direct flights out of there to any other major airports in Canada, other than Montreal, of course. It is very difficult for the airlines to balance that. You are not alone in that situation.

Senator Merchant: I understand that, but Canada is a vast country, as you know. Therefore I do not feel so bad for people who live in the triangle because the distances are smaller. Even if they have to make a change, I still think they have more frequent flights. However, I think there are only two or three flights a day out of Regina, one in the morning and one in the evening.

It takes longer to get here. Sometimes it takes six or seven hours to get from Regina to Ottawa. I do not think it would take six or seven hours for my colleague from Quebec City to get to Ottawa. You could drive it, as well.

We are farther away. It is frustrating. We complain a lot, but we do not know to whom we should complain; we just complain to each other. Thank you very much.

Senator Mercer: As the chair has mentioned, if this is not the last hearing we will have then it is one of the last hearings, but it was worth waiting for. I want to thank you for one of the best reports and best presentations that we have seen. You have given us five very serious and very doable recommendations. Perhaps when the government considers your recommendation no. 2 — that the Minister of Transport hold a national summit or at least stakeholder consultations — the minister might even consider charging this committee with that responsibility sometime in the future, since we are already halfway down the road and familiar with the topic.

Now I will ask my questions. It strikes me that airport governance is a bit of a shell game; it talks about moving the blame around, but the blame never rests with them. I notice that certain airports — one of which might be within 10 kilometres of where we sit — have signs up now in the baggage areas that baggage delivery is the airline's responsibility. Everything is somebody else's responsibility other than the airport authority's. I would suggest that the running of the airport is the airport's responsibility, whether it be from the time I come in the front door or from when I come in at a gate. The airlines are a part of that, but I find that very curious.

You talked about AGMs, and this is the first time we have talked about this in this report. They are supposed to be open to the public. I try to pay attention to what is happening, and I do not remember seeing a notice in my community to attend the annual meeting of the Halifax International Airport Authority. Are AGMs supposed to be published? Are airport authorities supposed to invite people?

M. McKenna : ... sont dans la même situation. Demandez aux sénateurs qui prennent l'avion à partir de Québec : il part de là très peu de vols directs à destination des grands aéroports du Canada, à part Montréal, bien entendu. Les transporteurs ont beaucoup de difficultés à composer avec cette situation. Vous n'êtes pas seul dans votre cas.

La sénatrice Merchant : Je le comprends, mais le Canada est vaste, comme vous le savez. Je ne me désolé donc pas trop pour ceux qui vivent dans le triangle, car les distances y sont plus courtes. Même s'ils doivent effectuer un changement, je considère tout de même qu'ils bénéficient de vols plus fréquents. Il ne part toutefois que deux ou trois vols par jour de Regina, un le matin et un le soir.

Il faut plus de temps pour arriver ici, parfois six ou sept heures pour aller de Regina à Ottawa. Je doute qu'il faille six ou sept heures à mes collègues de Québec pour venir à Ottawa. Ils peuvent aussi faire le trajet en voiture.

Nous sommes plus loin. C'est frustrant. Nous nous plaignons beaucoup, mais comme nous ne savons pas à qui adresser nos doléances, nous nous plaignons entre nous. Merci beaucoup.

Le sénateur Mercer : Comme le président l'a souligné, c'est l'une des dernières séances que nous tiendrons, si ce n'est la dernière, mais l'attente en valait la peine. Je tiens à vous remercier d'avoir donné ce qui compte parmi les meilleurs rapports et les meilleurs exposés que nous ayons eus. Vous avez formulé des recommandations très sérieuses et très réalisables. Quand le gouvernement examinera votre recommandation n° 2 — que le ministre des Transports tienne un sommet national ou, à tout le moins, une consultation avec les parties prenantes —, le ministre pourrait même envisager de confier cette responsabilité au comité dans l'avenir, puisque nous avons déjà fait la moitié du chemin et connaissons bien le sujet.

Je vais maintenant poser mes questions. Il me semble que la gouvernance des aéroports est une sorte de jeu des gobelets; on jette le blâme tous azimuts, mais tout le monde se lave les mains de l'affaire. Je remarque que dans certains aéroports — dont un qui se trouve peut-être à 10 kilomètres d'ici —, on dispose des affiches dans les aires de retrait des bagages indiquant que la livraison des bagages est la responsabilité de la compagnie aérienne. Tout relève de quelqu'un d'autre, sauf de l'autorité aéroportuaire. Il me semble que la gestion de l'aéroport est de la responsabilité de l'aéroport, de l'instant où j'y mets les pieds à celui où je franchis la porte d'embarquement. Les compagnies aériennes ont un rôle à jouer, mais cette situation me semble très particulière.

Vous avez parlé des assemblées générales annuelles, et c'est la première fois que nous abordons le sujet dans le rapport. Ces assemblées sont censées être ouvertes au public. J'essaie de porter attention à ce qui se passe, mais je ne me rappelle pas d'avoir vu un avis invitant les membres de ma communauté à assister à l'assemblée générale de l'autorité de l'Aéroport international de Halifax. Les assemblées générales doivent-elles être annoncées? Les autorités aéroportuaires sont-elles supposées y inviter la population?

Mr. Skrobica: Generally, the airports publish it in the newspapers in advance of an annual general meeting, and generally they are public. I can speak to the Ottawa airport, which regularly publishes it in both of the two major local papers.

The unfortunate fact of the matter is that very few people attend these meetings.

Mr. McKenna: If I may add to that, I have seen too many instances where notices were published 48 hours before the AGM. In other words, "We are telling you to be there but we do not want you to be there."

Senator Mercer: I think this goes to your other point that the National Airports Policy says that the Canadian airport authorities must have a performance review conducted by an outside reviewer at least every five years. Then you go on to say that you cannot get copies of these reviews. It is a bit silly to have the review if the major stakeholder, or two of the major stakeholders, do not have access to that. The principal stakeholder is the public, who are paying in that they are either paying through their ticket price or through their taxes.

It should be a definite recommendation that we make that these reports be made public in due course, though not necessarily immediately as they are presented. Would that sit well with you?

Mr. McKenna: Not all airports have the same policy towards those things. Some people are much more open and transparent than others. However, these reports are paid for by the federal government. Therefore, they should be available through the ATIP process, but there is a dispute there. If you try to speak to the Transport Canada people about that, they draw a blank. They refer back to the airport, and the airport says they are not atypical, so take a long walk off a short pier, basically.

Senator Mercer: As an opposition member, it would be easy to say that the government should get rid of the fees, but as a realist, and as this is the Senate, not the House of Commons, we are supposed to think about things with a little more detail. If the government were to remove some of these burdens on airports, airlines and thus air travellers to generate extra travel that we know is going south of the border, do you have any idea where we could supplement that income? The government, as you said in your own presentation, cannot give away \$1 billion worth of income without knowing that in some form there will be \$1 billion generated in taxation somewhere else to offset it. The government is running a huge deficit as it is.

Mr. Skrobica: There is one area that we could look to. There are approximately 4.5 million to 5 million passengers that travel from south of the border. If we could encourage those people to travel from Canada, all of those tickets are eligible for GST or HST, and that would make up a large chunk of the revenues foregone by eliminating some of the direct taxes and would make the pain of giving up, for example, a fuel excise tax more palatable to the government.

M. Skrobica : En général, les aéroports publient un avis dans la presse avant la tenue des assemblées générales, qui sont habituellement publiques. Je peux vous dire que l'aéroport d'Ottawa publie régulièrement de tels avis dans les deux principaux journaux locaux.

Malheureusement, le fait est que très peu de gens y assistent.

M. McKenna : Si je peux ajouter mon grain de sel, j'ai remarqué que trop souvent, les avis sont publiés 48 heures avant la tenue de l'assemblée générale, ce qui revient à dire : « Nous vous invitons, mais nous ne voulons pas que vous soyez là. »

Le sénateur Mercer : Voilà qui nous ramène à ce que vous avez dit au sujet de la Politique nationale des aéroports, qui stipule que les autorités aéroportuaires canadiennes doivent demander à un examinateur externe d'effectuer un examen du rendement au moins tous les cinq ans. Or, vous affirmez que vous ne pouvez obtenir d'exemplaire de ces examens. C'est un peu idiot de faire faire l'examen si les principaux intéressés, ou deux d'entre eux, n'y ont pas accès. Ces principaux intéressés, ce sont les citoyens, qui paient soit en achetant leur billet ou en payant leurs impôts.

Nous devrions formuler une recommandation indiquant clairement que ces rapports devraient être rendus publics en temps opportun, sans que ce soit nécessairement au moment du dépôt. Cela vous conviendrait-il?

M. McKenna : Les aéroports n'ont pas tous la même politique à cet égard. Certains sont bien plus ouverts et transparents que d'autres. C'est toutefois le gouvernement fédéral qui paie ces rapports; on devrait donc pouvoir y avoir accès dans le cadre du processus d'AIPRP. On ne s'entend cependant pas sur la question. Il est vain de s'adresser aux employés de Transports Canada; ils nous renvoient à l'aéroport, qui répond qu'il n'y a rien d'anormal. On nous envoie essentiellement promener.

Le sénateur Mercer : Un membre de l'opposition aurait beau jeu de dire que le gouvernement devrait éliminer les frais. Mais comme nous sommes réalistes et membres du Sénat, et non à la Chambre des communes, nous sommes censés réfléchir un peu plus en détail. Si le gouvernement éliminait certains des fardeaux imposés aux aéroports, aux transporteurs aériens et, par conséquent, aux voyageurs afin de faire augmenter les voyages qui, nous le savons, sont à destination du sud de la frontière, avez-vous une idée de la manière dont il pourrait remplacer ce revenu? Le gouvernement, comme vous l'avez indiqué dans votre propre exposé, ne peut abandonner des revenus d'un milliard de dollars sans savoir comment compenser cette perte par une somme équivalente issue des taxes. Il est déjà aux prises avec un déficit colossal.

M. Skrobica : Il y a une solution qu'on pourrait envisager. Environ 4,5 à 5 millions de passagers se rendent au sud de la frontière pour partir en voyage. Si nous pouvions les convaincre de voyager à partir du Canada, la TPS ou la TVH s'appliqueraient à tous leurs billets, ce qui permettrait au gouvernement de remplacer une grande partie des revenus perdus par suite de l'élimination de taxes directes et de mieux accepter l'élimination d'une taxe d'accise sur le carburant, par exemple.

Mr. McKenna: The Canadian Airports Council claims it is closer to 7 million people who cross the border. The problem lies in the fact that the government does not believe that any of those savings will be passed on to the passengers should it cancel airport rent. That is a viable fear. One can be afraid of that. If you do that, you must have a mechanism to ensure that the savings are transferred to the passengers. It is easy to say it will not be transferred and therefore we are not doing it. However, the mechanism can be set to ensure that it is transferred.

Senator Mercer: I think you are right on. One of the issues is that we talk about removing these things but without any guarantees that the consumer gets a cheaper ticket price in the end. Whatever we do, we have to address that issue, and that is where I come from, ensuring that consumers have an opportunity to have a reduced price so they can travel more and at a more economic rate.

[Translation]

Senator Boisvenu: Mr. McKenna, Mr. Skrobica, thank you both for your report and brief, which were very thought-provoking.

In your report, the words “lack of transparency” come up often. The complexity of the issue lies in the fact that municipal or provincial organizations are managing airports, but they are doing so as if they were private. I feel that the situation is somewhat contradictory. Our municipal or provincial governments are managing taxpayers’ money, and they usually do that in a very transparent manner. Canadians want to know where their taxes are going.

When it comes to airports, since a large amount of tax is involved, Canadians obviously want to know where that money is going. Have I understood your brief correctly?

Mr. McKenna: Of the 700 Canadian airports, 26 are still the property of the federal government, the airport management system. The government is still the sole owner of those airports. We are talking about leases of 60 years and over, whose management is being transferred to regional entities. Other airports, such as the Saint-Hubert airport in Quebec and northern airports, have been transferred either to municipal governments, private companies or commercial corporations.

In the case of the Saint-Hubert airport, for instance, the government included a clause whereby the owners must use it as an airport for ten years. After that, they can do whatever they want with the land. That ten-year period is ending next year, and I am willing to bet that, in three or four years’ time, the Saint-Hubert airport will have been sold off to entrepreneurs and will no longer exist. That is one of my concerns. I have written several articles on the topic and would gladly send them to you. The government has washed its hands of those airports, and I am saying that someone should be held accountable. Those airports are actually managed by municipal or other entities.

M. McKenna : Le Conseil des aéroports du Canada affirme que ce sont plutôt près de sept millions de personnes qui traversent la frontière. Le problème, c’est que le gouvernement ne croit pas que les passagers profiteront de ces économies s’il annule le loyer des aéroports. On peut effectivement craindre que ce soit le cas. S’il agit de la sorte, le gouvernement doit disposer d’un mécanisme pour veiller à ce que les économies soient transférées aux passagers. C’est facile de dire qu’elles ne seront pas transférées et qu’il n’élimine pas les frais. Il peut toutefois instaurer un mécanisme pour assurer ce transfert.

Le sénateur Mercer : Je crois que vous avez absolument raison. Le problème, c’est que nous proposons d’éliminer des frais, mais rien ne nous garantit que le consommateur paiera son billet moins cher au bout du compte. Peu importe ce que nous faisons, nous devons résoudre ce problème, c’est-à-dire, selon moi, veiller à ce que les consommateurs puissent bénéficier d’une réduction de prix pour pouvoir voyager davantage et à un taux plus économique.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Monsieur McKenna, monsieur Skrobica, je vous remercie tous deux pour votre rapport et votre mémoire qui étaient très intéressants.

Dans votre rapport, les mots « manque de transparence » reviennent souvent. La complexité du sujet est de voir que ce sont des organisations municipales ou provinciales qui gèrent les aéroports, mais elles les gèrent comme si elles étaient privées. Il me semble qu’il y a une espèce de contradiction. Nos gouvernements municipaux ou provinciaux gèrent les deniers des contribuables, et ils le font habituellement avec une grande transparence. Les contribuables veulent savoir où vont leurs impôts.

Sur le plan aéroportuaire, comme il y a beaucoup de taxes, ils veulent évidemment savoir où ils vont. Est-ce que j’ai bien compris votre mémoire?

M. McKenna : Des 700 aéroports canadiens, 26 sont encore la propriété du gouvernement fédéral, le réseau de gestionnaires des aéroports. Le gouvernement demeure propriétaire à part entière de ces aéroports. Ce sont des baux de 60 ans et plus dont la gestion est transférée à des entités régionales. Les autres aéroports, celui de Saint-Hubert au Québec et ceux du Nord, par exemple, ont été transférés soit à des gouvernements municipaux, à des entreprises privées ou à des sociétés commerciales.

Dans le cas de l’aéroport de Saint-Hubert, par exemple, le gouvernement a mis une clause selon laquelle ils doivent l’exploiter en tant qu’aéroport pendant une période de 10 ans, et après, ils pourront faire ce qu’ils veulent avec le terrain. Cette période de 10 ans se termine l’année prochaine et je suis prêt à parier que dans trois ou quatre ans, il n’y aura plus d’aéroport à Saint-Hubert, ce sera vendu à des entrepreneurs. C’est une crainte que j’ai. J’ai écrit plusieurs articles à ce sujet et il me fera plaisir de vous les faire parvenir. Le gouvernement s’est lavé les mains de ces aéroports et ce que je dis, c’est qu’il y a une responsabilité à tenir. Dans le cas de ces aéroports, ce sont effectivement des entités municipales ou autres qui les gèrent.

The 26 national system airports I identified earlier are subject to the regulations, the board of directors and public general meetings. Those airports, which serve over 200,000 passengers a year, are the most strategic ones.

So we are concerned about them because they are key airports. Other airports are also a source of concern for us because some of them are strategic and important to regional development. We do not want a municipal administration — which does not believe in aviation — to suddenly want a specific sector of its region to develop more and to decide to get rid of that airport because, once the airport is gone, it will be too late. So those are our concerns.

Senator Boisvenu: Do you suggest any particular model when it comes to airport management, regardless of who is in charge? Are you more inclined toward a privatization approach or a public-private partnership?

Mr. McKenna: The administration of the 26 national system airports was privatized. Those airports remain the property of Canadians. The government clearly has a responsibility to ensure their sound management. The situation should be monitored more closely.

Regarding other airports, the government could simply establish some guidelines, set the course to follow, without necessarily getting involved in the management.

Senator Boisvenu: Billions of dollars are being spent at airports, especially at those 26. For instance, the amount of money spent at the Montreal airport is huge. Perhaps infrastructure was built that cannot be maintained.

Mr. McKenna: Exactly.

Senator Boisvenu: That places tremendous pressure on ticket sales and makes those airports unable to compete with American airports. We must break this vicious cycle, where a great many Canadians go to the United States to fly. That puts even more pressure on Canadian airports.

Mr. McKenna: The model must be reviewed. Most of the time, an airport's biggest source of revenue is its improvement fee. Airports, especially those in the national system, are all not-for-profit; they cannot make profit and must therefore reinvest money. That is an amazing source of revenue. Those people are investing more and more. However, the revenue from those airport improvement fees cannot be used to support operations, but it can be used for capital investments. The problem is that large airports, which are expensive to maintain, end up increasing other fees, thus becoming uncompetitive.

Senator Boisvenu: You say that the government has delegated airport management to private organizations that are not accountable to Canadians. They must ensure that the investments

Ce sont les 26 aéroports du réseau national que j'ai identifiés tantôt qui sont soumis aux règlements, le conseil d'administration, les assemblées générales publiques. Ces aéroports, qui accueillent plus de 200 000 voyageurs par année, sont les plus stratégiques.

Ce sont donc ces aéroports qui nous inquiètent parce que ce sont des aéroports clés. Les autres nous inquiètent aussi parce que certains sont stratégiques et importants pour le développement de la région. On ne veut pas que soudainement, parce qu'une administration municipale — qui ne croit pas à l'aviation — veut voir sa région se développer plus dans un secteur, elle fasse disparaître cet aéroport, parce que lorsque ce dernier aura disparu, il sera trop tard. Ce sont donc les préoccupations qu'on a.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que vous suggérez un modèle particulier au niveau de la gestion des aéroports, peu importe qui en a la responsabilité? Est-ce que vous penchez davantage vers une approche de privatisation ou vers un partenariat public-privé?

M. McKenna : Dans le cas des 26 aéroports du réseau national, c'est l'administration qui a été privatisée. Ces aéroports demeurent la propriété du peuple canadien. Le gouvernement a clairement la responsabilité de s'assurer qu'ils sont bien gérés. Il devrait y avoir une surveillance plus étroite de ce qui se passe.

En ce qui concerne les autres aéroports, le gouvernement pourrait simplement établir des directives, dicter la marche à suivre, sans se mêler nécessairement de la gestion.

Le sénateur Boisvenu : Il se dépense des milliards de dollars dans les aéroports, surtout dans ces 26 aéroports. Si je regarde Montréal, les sommes d'argent dépensées sont colossales. On s'est peut-être donné des infrastructures qu'on n'a pas les moyens d'entretenir.

M. McKenna : Tout à fait.

Le sénateur Boisvenu : Cela crée une pression énorme sur la vente de billets et fait en sorte que la compétitivité de ces aéroports par rapport aux aéroports américains n'existe plus. Il faudra sortir de ce cercle vicieux où une grande partie des Canadiens vont aux États-Unis pour prendre l'avion, ce qui crée encore plus de pression sur les aéroports canadiens.

M. McKenna : Le modèle doit être revu. La source la plus importante de revenus d'un aéroport, la plupart du temps, c'est les frais d'amélioration aéroportuaires. Les aéroports, surtout ceux du réseau national, sont tous sans but lucratif, ils ne peuvent pas faire de profit et doivent donc réinvestir l'argent. C'est une source de revenus extraordinaire. Ces gens investissent encore et encore. Cependant, les revenus provenant de ces frais d'amélioration aéroportuaires ne peuvent pas être utilisés pour soutenir les opérations, mais peuvent l'être dans des investissements d'immobilisation. Là où le bât blesse, c'est qu'il y a un gros aéroport qui coûte cher à entretenir, ils augmentent donc les autres frais et ils deviennent de ce fait non compétitifs.

Le sénateur Boisvenu : Vous dites que le gouvernement a délégué la gestion des aéroports à des organismes privés qui n'ont pas d'imputabilité devant les Canadiens. Ils doivent s'assurer que

made are in line with travellers' ability to pay without constantly increasing the gap between ticket costs for Canadian and American travellers. How do we find a way out of this?

Mr. McKenna: In our brief, we say that the government must assume some of those responsibilities.

[English]

Senator Greene: Thank you very much for coming. I have been enjoying your presentation. With regard to your first recommendation, that the government appoint a national supervisory body or person to oversee the long-term management decisions of the Canadian airport authorities, I like your intent very much. I agree with Senator Boisvenu that these are mainly provincial or municipal businesses, and it seems to me they are more like public utilities in a way. Your recommendation would lead to a little more bureaucracy. What are your thoughts regarding having provincial utility review boards manage them?

Mr. McKenna: Regardless of how it is done, our first intent is to ensure that these assets, which belong to the Canadian public as far as the 26 major airports are concerned, are protected. The government needs to ensure that.

As for those airports that have been transferred to other authorities and other interests, guidelines could be established for how this management could be done without necessarily getting involved in the management. However, if a city, for example, that owns an airport decides they do not need this airport anymore because they make more money by selling off the land and building complexes, that is an important asset to that region; that is one sacrifice that is gone for good.

We are saying that the government should establish some kind of a supervisory role or a process by which this decision can be made and approved by the federal government. I am not telling the federal government, by any means, certainly not Transport Canada, that it should get involved in any of the management of these things. We have problems enough as it is. All I am saying is that these people should be told, "We have given you an asset to manage or to own, but we expect you to do so in the proper manner, and if you are going to change the mandate or the mission of that territory, you just cannot do it overnight; it must go through a process."

Senator Greene: Would you think that provincial utility review boards would be equipped to handle that?

Mr. Skrobica: They would be, in the case of airports that are not Canadian airport authorities. Canadian airport authorities are still owned by the federal government. There is a role for the federal government to play, obviously, with respect to those 26 airports.

les investissements qui sont faits correspondent à la capacité des voyageurs de payer sans augmenter constamment l'écart du coût du billet entre les voyageurs canadiens et américains. Comment nous sortir de cette impasse?

M. McKenna : On dit dans notre mémoire que le gouvernement doit assumer certaines de ces responsabilités.

[Traduction]

Le sénateur Greene : Merci beaucoup de comparaître. Votre exposé m'a beaucoup plu. En ce qui concerne votre première recommandation, selon laquelle le gouvernement devrait nommer une autorité nationale pour superviser la planification à long terme des administrations aéroportuaires canadiennes, j'aime beaucoup votre intention. Je conviens avec le sénateur Boisvenu qu'il s'agit principalement d'affaires provinciales ou municipales. D'une certaine manière, elles me semblent s'apparenter davantage à des services publics. Votre recommandation engendrerait un léger surcroît de bureaucratie. Que penseriez-vous d'en confier la gestion aux commissions d'examen des services publics provinciales?

M. McKenna : Peu importe la manière dont on procède, notre intention première consiste à assurer la protection de ces biens, qui appartiennent au public canadien, en ce qui concerne du moins les 26 principaux aéroports. Le gouvernement doit assurer cette protection.

Quant aux aéroports transférés à d'autres autorités et intérêts, on pourrait établir des directives pour indiquer comment en assurer la gestion sans nécessairement s'y ingérer. Cependant, si une ville propriétaire d'un aéroport décide, par exemple, qu'elle n'en a plus besoin parce qu'il est plus rentable de vendre le terrain et les complexes, il s'agit d'un bien important pour la région, sacrifié pour de bon.

Nous considérons que le gouvernement devrait établir une sorte de rôle de supervision ou un processus dans le cadre duquel cette décision serait prise et approuvée par le gouvernement fédéral. Je ne dis pas que ce dernier, et certainement pas Transports Canada, devrait participer à la gestion de ces installations. Nous avons assez de problèmes comme ça. Je dis seulement qu'il faudrait indiquer à ces gens que nous leur avons confié un bien qu'ils gèrent ou possèdent, mais qu'on s'attend à ce qu'ils agissent dans les règles de l'art et s'ils modifient le mandat ou la mission de ce territoire, ils ne peuvent le faire du jour au lendemain, mais respecter un processus.

Le sénateur Greene : Pensez-vous que les commissions d'examen des services publics provinciales seraient en mesure de le faire?

M. Skrobica : Elles devraient l'être, dans le cas des aéroports ne relevant pas d'autorités aéroportuaires canadiennes. Ces dernières appartiennent toujours au gouvernement fédéral, qui a évidemment encore un rôle à jouer à l'égard de ces 26 aéroports.

For the smaller ones that have been transferred to provincial control or municipal control, yes, an oversight mechanism that is administered by the provincial government would be entirely appropriate.

The Chair: I have a supplementary.

[Translation]

The Chair: Mr. McKenna, Quebec has no board in the pan-Canadian sense of the term. If you have a problem with a Montreal airport and one of your members has a problem with the airport's manager, where will you go to appeal in the case of an impasse, where negotiation is not an option?

Mr. McKenna: Before the courts.

The Chair: There is no system either at Transport Canada or at the Quebec department of transportation. So your members automatically have to go before the courts.

McKenna: That was the example I gave earlier. A number of airport authorities increased their rent by up to 200 per cent. People knocked on Transport Canada's door and were told that the department was closed. Those people had to turn to the courts or arbitrators to try to resolve the issues. No authority deals specifically with airports.

[English]

Senator Unger: My questions have been already asked. Thank you, gentlemen.

[Translation]

Senator Maltais: Mr. McKenna, you said earlier that many Canadians go to the U.S. to fly. It is clear that this is a matter of cost for them. However, Canada collects a tax passengers are uncomfortable with. I refer to it as "prisoner's tax."

When we get off the airplane and enter the airport, we are asked for \$25 or \$30 for airport improvement. I went to Vancouver, and I thought the airport was very nice. I did not see why I had to pay, but I did not have any choice if I wanted to come back to Montreal. Once in Montreal, I had to pay again. I am thinking that, if they do not have the means to maintain an airport, they should tell us, so that we can take the train.

That tax is difficult to swallow because, when we buy a ticket, we are not told about it. It is the little things that anger consumers. They are informed once they are already in the funnel and cannot turn back. When travelling to Cuba, we are told that we must pay a tax to exit the country; that is clearly indicated by travel agencies. However, when we travel in Canada, we are trapped. Consumers tell themselves that, if Canada steals from them, next time, they will use American companies. That is one of your problems because the "prisoner's tax" is hurting you.

Pour les plus petits aéroports transférés aux autorités provinciales ou municipales, il conviendrait effectivement d'instaurer un mécanisme de surveillance géré par le gouvernement provincial.

Le président : J'ai quelque chose à ajouter.

[Français]

Le président : Monsieur McKenna, le Québec n'a pas de conseil dans le sens pancanadien du terme. Si vous avez un problème avec un aéroport à Montréal et qu'un de vos membres a un problème avec le gestionnaire de l'aéroport, où irez-vous en appel s'il y a un blocage et qu'il n'y a pas de négociation possible?

M. McKenna : Devant les tribunaux.

Le président : Il n'y a aucun système ni à Transport Canada ni à Transports Québec. Donc automatiquement, vous obligez vos membres à aller devant les tribunaux.

M. McKenna : C'est l'exemple que j'ai donné plus tôt. Plusieurs aéroports ont augmenté les loyers jusqu'à 200 p. 100. Les gens ont frappé à la porte de Transports Canada et on leur a dit que le département était fermé. Ces gens ont dû se tourner vers les tribunaux ou des arbitres pour essayer de régler les problèmes. Il n'y a pas d'autorité en place qui s'intéresse aux aéroports particulièrement.

[Traduction]

La sénatrice Unger : Mes questions ont déjà été posées. Merci, messieurs.

[Français]

Le sénateur Maltais : Monsieur McKenna, vous avez dit tout à l'heure que beaucoup de Canadiens vont prendre l'avion aux États-Unis. Il est clair que c'est pour une question de coût. Par contre, le Canada perçoit une taxe désagréable pour les passagers. J'appelle cette taxe « la taxe du prisonnier ».

Lorsqu'on descend de l'avion et qu'on entre dans l'aéroport, on nous réclame 25 \$ ou 30 \$ pour l'amélioration de l'aéroport. Je suis allé à Vancouver et je trouvais l'aéroport très bien. Je ne voyais pas pourquoi je devais payer, mais je n'avais pas le choix de payer si je voulais revenir à Montréal. Et à Montréal, je devais encore payer. Je me dis que s'ils n'ont pas les moyens d'avoir un aéroport, qu'on nous le dise, on prendra le train.

Cette taxe est difficile à avaler parce que lorsqu'on achète un billet, on n'en parle pas. Ce sont des petites choses qui choquent le consommateur. Ils sont informés une fois dans l'entonnoir et ils ne peuvent plus reculer. Lorsqu'on va à Cuba, les gens sont avisés qu'ils doivent payer une taxe pour sortir du pays, c'est inscrit et bien dit par les agences de voyages. Toutefois, quand on voyage au Canada, on nous prend en souricière. Le consommateur se dit que s'il se fait voler au Canada, la prochaine fois, il passera par les compagnies américaines. C'est une partie de vos problèmes parce que la « taxe du prisonnier » vous cause du tort.

If you cannot afford airport repairs, tell us, so that we can launch a fundraising campaign and make the repairs or not, but at least we will know in advance. There is nothing worse than falling into this trap.

Mr. McKenna: You are referring to airport improvement fees, which should normally be included in the price of your ticket. It may not be specified, but those fees are included in the price you pay for your ticket. You are not supposed to be asked to pay an additional fee at the airport for that. However, if that is the case, you are being had for a second time.

When you buy your ticket, the airport improvement fees are automatically added, and the amounts vary from airport to airport. The airport decides what the amount will be. It may vary between \$15 and \$30, each way, depending on the Canadian airport.

Senator Maltais: How many consumers know that they are paying that notorious tax? I cannot grasp the fact that the company you are flying with not only collects other taxes, surcharges, a counter tax and baggage fees, but also collects an airport improvement fee. I should not be paying to improve the Vancouver airport if I go there once.

[English]

Mr. Skrobica: You are referring to not just the airport improvement fee but also all the other ancillary charges. Recently, the Canadian Transportation Agency promulgated new regulations with regard to airfare advertising. All airlines that operate in Canada are now obliged to include not just the airfare but also the ancillary charges. If you purchase your ticket by way of the Internet, you will get a breakdown, generally, of the various charges before you press the button to purchase your ticket.

With regard to the airport at Vancouver, they undertook two series of very extensive additions and renovations at that airport. They borrowed significant amounts of money. We are talking hundreds and possibly a billion dollars overall. That will be paid off over time and it will be paid by way of the airport improvement fee.

If you travel in the United States, there are similar charges to the airport improvement fee. It is called a PFC in the United States, a passenger facility charge. It is less, and it is less because the American government invests in their airports, whereas in Canada the Canadian government takes more than \$300 million out from the airports. There is a consequence to that, and it is your prisoners' tax.

[Translation]

Senator Maltais: You should advertise to explain this to Canadians. You should tell them what the real cost of a plane ticket consists of. Canadians may prefer to use the services of Canadian airlines. Currently, Canadians compare the prices between the United States and Canada and do not really care about improving your airport. What matters to them is what is

Si vous n'avez pas les moyens de réparer l'aéroport, dites-le-nous, on fera une campagne de financement et on fera les réparations ou non, mais au moins, on sera avisé à l'avance. Il n'y a rien de pire que de tomber dans ce guet-apens.

M. McKenna : Vous faites référence aux frais d'amélioration aéroportuaire qui, normalement, devraient être inclus dans le prix votre billet. Ce n'est pas identifié, mais c'est inclus dans le prix d'achat de votre billet. Ils n'ont pas à vous réclamer des frais à l'aéroport en plus pour cela. Par contre, si c'est le cas, vous vous faites avoir une deuxième fois.

Quand vous achetez votre billet, les frais d'amélioration aéroportuaire sont automatiquement ajoutés et les montants varient selon l'aéroport. C'est l'aéroport qui décide du niveau. Cela peut varier entre 15 \$ et 30 \$ dépendamment de l'aéroport au Canada, et ce, dans chaque direction.

Le sénateur Maltais : Combien de consommateurs savent qu'ils paient cette fameuse taxe? Je ne peux pas concevoir que la compagnie qui vous transporte en plus d'exiger d'autres taxes, surtaxes, contre taxe et les taxes de bagages, perçoit, en plus, une surtaxe pour l'amélioration de l'aéroport. Ce n'est pas à moi à payer l'amélioration de l'aéroport de Vancouver si j'y vais une seule fois.

[Traduction]

M. Skrobica : Vous ne faites pas seulement allusion aux frais d'amélioration portuaire, mais aux autres frais accessoires également. Dernièrement, l'Office des transports du Canada a promulgué un nouveau règlement concernant la publicité sur les tarifs aériens. Tous les transporteurs aériens en activité au Canada sont maintenant obligés d'indiquer non seulement le prix du billet, mais aussi les frais accessoires. Si on achète un billet par Internet, on peut voir une description faisant généralement état des divers frais avant de conclure la transaction.

L'aéroport de Vancouver a pour sa part entrepris deux séries d'agrandissements et de rénovations très importants. Il a emprunté des sommes d'agent substantielles, totalisant des centaines, voire un milliard de dollars. Il les remboursera au fil de temps, et ce, grâce aux frais d'amélioration aéroportuaire.

Des frais similaires s'appliquent également aux voyages effectués aux États-Unis. Ces frais, appelés « passenger facility charge » ou PFC, sont moins élevés, parce que le gouvernement américain investit dans ses aéroports, alors que le gouvernement du Canada soutire aux siens plus de 300 millions de dollars. Cette façon de faire a une conséquence : la taxe du prisonnier.

[Français]

Le sénateur Maltais : Vous devrez faire de la publicité pour l'expliquer aux Canadiens. Vous devrez dire aux Canadiens en quoi consiste le coût réel du billet d'avion. Les Canadiens préféreront peut-être utiliser les services de compagnies aériennes au Canada. Présentement, les Canadiens comparent les prix entre les États-Unis et le Canada et se contrefoutent de l'amélioration

left in their pockets. You have a duty to inform Canadians of what the cost of a plane ticket includes. Taxes, costs, improvements, glasses of water paid between Montreal and Washington must be accounted for. Those types of things discourage Canadians.

Mr. McKenna: We agree with that.

Senator Boisvenu: Does the migration of Canadian travellers to American airports result in greater economic losses than what the federal government receives in taxes?

Mr. McKenna: That is difficult to gauge. But we do feel that, by becoming more competitive, Canada's aviation industry will attract more travelers. We think that, in the medium term, the government will compensate with a more viable and profitable industry that will generate more revenue for the government in taxpayer dollars. However, I could not tell you whether there is an automatic one-to-one cost.

Senator Boisvenu: Has your industry calculated the cost of Canadian travellers migrating to American airports? I ask because, if we mean to convince policy makers to reduce taxes imposed on travellers, we will need real figures to determine what kind of losses are stemming from the current taxes. Without that information, we could end up working with undocumented hypotheses.

[English]

Mr. Skrobica: We have not conducted an economic study on the loss of passengers who go south of the border to travel. However, the Canadian Airports Council has a study with numbers on the economic loss to Canada. That would provide support to any Senate recommendations dealing with this issue.

[Translation]

The Chair: I asked the clerk to contact the association to ask that it provide us with the current figures on the number of transborder passengers.

I do have another question. We know that the reason passengers cross the border is not the service or the desire to go to the United States. They do it because they expect to save money. But when four million passengers have gotten used to crossing the border — going to Burlington, Plattsburg, Buffalo or Bellingham — even if the taxes are abolished and airport fees reduced, do you think all those passengers will easily come back to Canada?

Mr. McKenna: It is easier for someone living in Windsor, Ontario, to cross the border than to get to Toronto to catch a flight. Certainly, we will not be able to regain all those passengers, but on the flip side, there are Americans who cross the border to take direct flights, and we have few statistics on that category of passengers.

de votre aéroport. Ce qui les importe c'est ce qui leur reste dans leurs poches. Vous avez le devoir d'informer les Canadiens de ce qui est compris dans le coût du billet d'avion. Les taxes, les coûts, les améliorations, les verres d'eau payés entre Montréal et Washington doivent être inscrits. Ce sont des choses qui découragent les Canadiens.

M. McKenna : Nous avons le même discours.

Le sénateur Boivenu : Le coût de la migration des voyageurs canadiens vers les aéroports américains engendre-t-il plus de perte économique que ce que le gouvernement fédéral retire en taxes?

M. McKenna : C'est difficile à mesurer. Mais nous croyons que si l'industrie canadienne du transport aérien est plus compétitive, elle attirera plus de voyageurs. Nous nous disons qu'à moyen terme le gouvernement va compenser par une industrie plus viable, plus rentable et qui va générer davantage de revenus sous forme d'impôts au gouvernement. Mais à savoir s'il y a un coût automatique un à un, je ne pourrais pas le dire.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que votre industrie a calculé le coût de la migration des voyageurs canadiens vers les aéroports américains? Parce que si nous voulons convaincre les décideurs politiques de mettre la pédale douce sur la charge fiscale imposée aux voyageurs, il nous faudra des chiffres réels pour déterminer ce que la charge fiscale actuelle engendre comme pertes. Sinon, on risque de travailler sur des hypothèses qui ne sont pas documentées.

[Traduction]

M. Skrobica : Nous n'avons pas réalisé d'étude économique sur la perte engendrée par les voyageurs qui traversent la frontière pour prendre l'avion. Le Conseil des aéroports du Canada a toutefois une étude comprenant des chiffres sur la perte économique au Canada. Voilà qui étayerait les recommandations faites au Sénat à ce sujet.

[Français]

Le président : J'ai demandé au greffier de communiquer avec les associations pour qu'elles nous fournissent des chiffres actuels sur le nombre de passagers transfrontaliers.

J'ai une question complémentaire. On sait que la raison pour laquelle les passagers traversent la frontière, ce n'est pas pour le service ou pour le désir d'aller aux États-Unis. C'est parce qu'ils calculent qu'ils vont économiser de l'argent. Mais lorsque les quatre millions de passagers auront pris l'habitude de traverser la frontière, d'aller à Burlington, Plattsburg, Buffalo ou Bellingham, même si on abolit les taxes et qu'on réduit les charges aéroportuaires, pensez-vous que tous ces passagers reviendront facilement au Canada?

M. McKenna : Pour une personne qui demeure à Windsor en Ontario, c'est plus facile pour elle de traverser la frontière que de se rendre à Toronto pour prendre un vol. On ne pourra certainement pas récupérer tous ces passagers mais d'un autre côté, il y a des Américains qui traversent la frontière pour prendre des vols directs et il n'existe pas beaucoup de chiffres sur cette catégorie de passagers.

Last year, the Canadian Airports Council released a study on a so-called missing Canadian airport. According to the report, Canada's lost passenger traffic was equivalent to an average-sized Canadian airport. The Council released a slew of figures that you can consult. I just cannot remember them off the top of my head.

The Chair: The example they used was that the 4 million passengers in lost traffic — and this was 18 months ago — represented the volume of an airport the size of Ottawa's. Canada's fifth largest airport is across the border. And what bothers me about the introduction of these airport service fees and rental fees is the fact that they are all for minor things. When the dollar was at US\$1.35, people did not cross the border because there was no parity. But now, with the dollar at par, people have every reason to cross-border shop.

The government has to find a way to capture the fact that it is encouraging Canadian passengers to cross the border and that, eventually, those passengers will not come back. We will not be looking at a temporary financial loss, but a permanent one, and I have to tell you that worries me.

[English]

There are no further questions. We will have our final meeting tomorrow night with Éric Lippé, President and Chief Executive Officer of the Association québécoise du transport aérien. We have no other requests for witnesses, so that will probably be our last meeting with witnesses. After that we will begin preparing our report.

Senator Greene, if between now and tomorrow night the Minister of Transport would make good on his acceptance to appear before the committee, we would be more than happy to have him as a witness before writing the report. However, since we have not had an answer, I leave that in your hands, as my capable deputy chair. I believe it would be better to have him here, but if not we will have to go forward with preparing our report, which I hope we can do in the next two or three weeks.

On another subject, Bill C-52, which deals with railways, is presently in the House of Commons and will be sent to the Senate in the next few weeks. We will deal with that before working on our report.

Senator Segal has requested a study on Radio Canada International and that has been referred to this committee. I will be conferring with Senator Segal today on the options for dates. I will talk with the steering committee about when we will have our first meeting on a draft interim report and about developing a timetable for making it public.

Senator Mercer: Over the break I emailed the chair about a news story that I think raises an issue of great concern to the Canadian economy and that falls directly under the purview of this committee, and that is the water level in the Great Lakes and the effect that will have on transport from Western Canada,

L'année passée, le Conseil des aéroports du Canada a dévoilé une étude intitulée *L'aéroport perdu* dans laquelle il disait que, en termes de nombre de passagers, on perd l'équivalent d'un de nos aéroports moyens au Canada. Ils ont dévoilé tous ces chiffres que vous pourrez consulter. Je ne m'en souviens tout simplement pas par cœur.

Le président : L'exemple qu'ils avaient utilisé, c'est que les quatre millions de passagers — il y a de cela 18 mois — c'est l'équivalent de l'aéroport d'Ottawa. Le cinquième plus important aéroport au Canada est de l'autre côté de la frontière. Et moi ce qui m'inquiète, c'est que lorsqu'on a créé les taxes d'aéroport et les taxes locatives, on s'aperçoit que ce sont toutes des choses mineures. Quand le dollar était à 1,35 \$ américain, les gens ne traversaient pas la frontière parce qu'il n'y avait pas de parité. Mais maintenant que le dollar est à parité, ces gens ont toutes les raisons au monde de traverser la frontière.

Le gouvernement doit être en mesure de saisir le fait qu'il encourage les passagers canadiens à aller aux États-Unis et qu'un jour ces passagers ne reviendront pas. Cette perte financière ne deviendra pas temporaire, mais permanente et moi, je dois vous admettre que ça m'inquiète.

[Traduction]

Il n'y a plus de questions. Nous tiendrons demain soir notre dernière séance, au cours de laquelle nous entendrons Éric Lippé, président-directeur général de l'Association québécoise du transport aérien. Nous n'avons pas convoqué d'autres témoins; ce sera probablement donc la dernière séance où nous entendrons des témoins. Nous nous attellerons ensuite à la rédaction du rapport.

Sénateur Greene, si d'ici demain soir, le ministre des Transports jugeait bon d'accepter de comparaître devant le comité, nous serions plus qu'heureux de l'entendre avant de commencer à préparer le rapport. Cependant, comme nous n'avons pas reçu de réponse, je laisse la question entre les mains compétentes de mon vice-président. Je crois qu'il serait préférable qu'il témoigne, mais s'il ne comparait pas, nous devons commencer la rédaction de notre rapport, ce qui nous prendra, je l'espère, deux ou trois semaines.

Sur un autre sujet, le projet de loi C-52, qui porte sur le transport ferroviaire, est actuellement devant la Chambre des communes et sera envoyé au Sénat dans les prochaines semaines. Nous nous en occuperons avant de travailler à notre rapport.

Le sénateur Segal a réclamé une étude sur Radio Canada International, et l'affaire nous a été confiée. Je discuterai aujourd'hui des dates possibles avec le sénateur Segal. Je parlerai avec le comité de direction de la date à laquelle nous pourrions tenir une première séance concernant l'ébauche d'un rapport intérimaire et l'établissement d'un échéancier de publication.

Le sénateur Mercer : Pendant la pause, j'ai envoyé un courriel au président concernant une nouvelle qui, à mon avis, soulève une question très préoccupante pour l'économie canadienne et qui relève directement du mandat du comité : il s'agit du niveau des eaux dans les Grands Lacs et de son effet sur les transports dans

Central Canada and through the Port of Montreal. I would ask that the steering committee have a look at this issue for a potential study. I do not know that it would require as lengthy a study as our airport study has been, but it is an economic issue with effects today as opposed to in the long term. Water levels have dropped significantly. If something does not happen soon, we will have problems with getting ships to the canals let alone getting them through the canals. This will affect the economies of Western Canada, Ontario and Quebec. It is important that we address that.

The Chair: The steering committee will be more than happy to study all recommendations on further studies.

Mr. McKenna and Mr. Skrobica, thank you very much for your testimony.

Mr. McKenna: If you do a study on the railways, you will likely get a request from us to appear before you in order to plead for a level playing field among the modes of transport in Canada.

(The committee adjourned.)

OTTAWA, Wednesday, February 6, 2013

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

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

[*English*]

The Chair: This evening, the Standing Senate Committee on Transport and Communications concludes its study on the airline industry and should table a final report by the beginning of March.

[*Translation*]

This evening, we are pleased to welcome Mr. Éric Lippé, President and Chief Executive Officer of the Association québécoise du transport aérien.

Welcome, Mr. Lippé. Thank you for taking the time to come and be part of our discussion. We will hear your presentation and then there will be time for questions.

Éric Lippé, President and Chief Executive Officer, Association québécoise du transport aérien: The Association québécoise du transport aérien represents all the major stakeholders in the air transport industry in Quebec, including air carriers (airplanes and helicopters), flying schools, airports, maintenance and certification companies, and suppliers of goods and services related to aviation. The Association québécoise du transport aérien has spent 35 years protecting the interests of our 150 members and working to develop the aviation industry in Quebec.

l'Ouest et le centre du Canada jusqu'au port de Montréal. Je demanderais que le comité de direction se penche sur cette question en vue de peut-être entamer une étude. J'ignore si cette dernière serait aussi longue que celle que nous avons réalisée sur les aéroports, mais c'est une question économique dont les effets se manifestent aujourd'hui, et non à long terme. Les niveaux d'eau ont diminué considérablement. Si les choses ne changent pas bientôt, les bateaux auront de la difficulté à se rendre jusqu'aux canaux, sans parler d'y naviguer. Les économies de l'Ouest canadien, de l'Ontario et du Québec s'en ressentiront. Il est important de s'attaquer au problème.

Le président : Le comité de direction sera plus qu'heureux d'examiner toutes les recommandations d'études.

MM. McKenna et Skrobica, merci beaucoup d'avoir témoigné.

M. McKenna : Si vous effectuez une étude sur le transport ferroviaire, nous vous demanderons probablement de comparaître afin de plaider en faveur de l'établissement de règles du jeu équitables pour tous les modes de transport au Canada.

(La séance est levée.)

OTTAWA, le mercredi 6 février 2013

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour étudier les nouveaux enjeux qui sont ceux du secteur canadien du transport aérien.

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

[*Traduction*]

Le président : Ce soir, le Comité sénatorial permanent des transports et des communications termine son étude sur le secteur du transport aérien et devrait déposer un rapport final au début du mois de mars.

[*Français*]

Ce soir, nous avons le plaisir de recevoir M. Éric Lippé, président-directeur général de l'Association québécoise du transport aérien.

Soyez le bienvenu, monsieur Lippé. Je vous remercie d'avoir pris le temps de venir discuter avec nous. Nous allons écouter votre présentation et la période de questions suivra.

Éric Lippé, président-directeur général, Association québécoise du transport aérien : L'Association québécoise du transport aérien regroupe tous les principaux intervenants de l'industrie du transport aérien au Québec, soit les transporteurs aériens — avion et hélicoptère —, les écoles de pilotage, les aéroports, les entreprises de maintenance et de certification et les fournisseurs de produits et services liés à l'aviation. Nous avons 150 membres et nous nous dévouons depuis plus de 35 ans à protéger leurs intérêts et à favoriser le développement de l'aviation québécoise.

[English]

On November 1, 2012, the Aéroport de Québec, referred to as ADQ, notified tenants of a new airport fee structure aimed at, among others, our member carriers, airplanes, helicopters and flying schools. The new fee structure came into effect January 1, 2013.

The vast majority of our members are not transborder or international carriers. They fly aircraft with less than 115 seats and sometimes as little as 9 seats. They focus on regional transport for our association in Quebec, but they go to Ontario, the Maritimes and sometimes out west, and operate aircraft for services other than carrying passengers. They have operated out of the Quebec City Airport for the past 50 years, paid their rent, their fees to NAV CANADA and already have some of the highest landing fees in Canada.

Among the new fees charged by the airport, the general aviation fee, or the GAF, has without a doubt raised the most objections amongst our members. Under the GAF rule, for any aircraft carrying more than four people, all passengers taking a flight from the Quebec City Airport must pay \$27 each even if the aircraft does not use the main terminal. Airport activities take place mostly in the main terminal.

My association and my members use mostly fixed based operators, or FBOs. Almost all regional flights operate out of FBOs. Before January 1, 2013, passengers using an FBO rather than passing through the terminal did not have to pay such fees, so we went from zero to \$27 in one swift move.

The general aviation fee is now identical to the airport improvement fee paid by the passengers who use the terminal and all of its facilities.

[Translation]

The general aviation fee was imposed with two months' notice, without consulting the operators or weighing the consequences for them. It is estimated that the economic impact of this fee on our industry will total \$3 million. The cost cannot be assumed by our carriers and will have to be passed on to consumers.

The price of regional air transport in Quebec is already very high, and the addition of a fee such as this weakens our industry.

Ever since it was announced, the ADQ has consistently refused to negotiate with stakeholders and reconsider this excessive fee.

[Traduction]

Le 1^{er} novembre 2012, l'aéroport de Québec, l'ADQ, a avisé ses locataires de l'imposition d'une nouvelle structure de frais aéroportuaires visant, entre autres, nos membres transporteurs, qui sont des exploitants d'avions et d'hélicoptères, et les écoles de pilotage. La nouvelle tarification est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

La grande majorité de nos membres ne sont pas des transporteurs transfrontaliers ou internationaux. Ils exploitent des aéronefs d'une capacité n'excédant pas 115 sièges. Parfois, il s'agit même d'appareils comptant aussi peu que neuf sièges. Leurs activités se concentrent dans le domaine du transport régional. Ils offrent des vols au Québec, en Ontario, dans les Maritimes et parfois dans l'Ouest, et ils exploitent aussi des aéronefs dans le cadre d'une utilisation autre que le transport de passagers. Ils mènent leurs activités depuis l'aéroport de Québec depuis 50 ans, y paient des loyers, des redevances à NAV CANADA et déboursent déjà des frais d'atterrissage parmi les plus élevés au Canada.

Parmi les nouveaux frais exigés par l'ADQ, les frais d'aviation générale, les FAG, sont ceux qui ont sans contredit créé le plus d'objections parmi nos membres. Les FAG s'appliquent à tous les passagers prenant un aéronef à l'ADQ, pourvu que l'appareil compte au minimum quatre passagers. Ces frais sont de 27 \$ par passager, que le transporteur utilise ou non l'aérogare principale, là où ont lieu la plupart des activités aéroportuaires.

Nos membres sont principalement des exploitants de services aéronautiques d'aéroport. Ce sont eux qui exploitent presque tous les vols régionaux. Avant le 1^{er} janvier 2013, les passagers qui faisaient affaire avec ces exploitants plutôt qu'avec les transporteurs qui utilisent l'aérogare principale n'étaient pas assujettis à de tels frais. Nous sommes donc passés directement de zéro à 27 \$.

Les FAG sont maintenant identiques aux frais d'amélioration aéroportuaires facturés aux passagers utilisant l'aérogare et toutes ses installations.

[Français]

L'imposition des frais d'aviation générale s'est effectuée à deux mois d'avis sans consulter les opérateurs de l'aéroport et sans mesurer les conséquences sur ceux-ci. L'impact annuel de ces frais pour notre industrie a été chiffré à trois millions de dollars. Cette somme ne pourra pas être assumée par les transporteurs et devra encore être refilée aux consommateurs.

Les prix du transport aérien québécois sont déjà très élevés et l'ajout de tels frais fragilise notre industrie.

Depuis l'annonce de la tarification, l'aéroport de Québec a toujours refusé de négocier avec les parties prenantes et de revoir cette tarification excessive.

[English]

The airport authority has based its decision to charge this fee on the principle of equity that should exist among the various airport users. It seems that the large carriers are harmed by the competitive advantage of carriers using FBOs. In reality, the search for equity only creates a system of equality.

Passengers using the terminal also pay that \$27, which is unfair because my regional carriers do not use the terminal or its facilities. I conclude that the general aviation fee is a flawed copy of the airport improvement fee. However, there are differences between the two.

The airport improvement fee is governed by an agreement between airports and carriers. It gives them certain latitude and there are contractual obligations to respect. The new general aviation fee charged by the Quebec City Airport has no such boundaries. We do not have any way of contesting this new fee and the way that it will be charged to our passengers. There are no guidelines; it is completely arbitrary right now.

[Translation]

The predominance of regional transport and the presence of numerous flying schools (for airplanes and helicopters) mean our carriers are responsible for most of the aircraft movements reported at Quebec City. Our carriers contribute much less in terms of landing fees because of the rate structure prescribed by ICAO (by weight) and the small size of their aircraft. Here again, the ADQ is claiming inequity and trying to remedy the situation with the general aviation fee.

ICAO stipulates that landing fees must be used to pay for runways, lights, access roads and police and fire services. ADQ has repeatedly claimed, with respect to the general aviation fee, that our industry must do its fair share to defray the costs of these facilities. What then is the purpose of the general aviation fee? Despite the claims of the ADQ, we are convinced the main terminal will benefit from all of the revenue generated by the general aviation fee and that there will be no advantage for our industry.

[English]

The airport authority surprised our industry when it announced the implementation of the general aviation fee. There was no prior consultation and no economic impact studies were conducted. Many companies in my industry have interpreted the fee as a formal eviction notice.

Despite our demands and our willingness to talk and negotiate with them, the airport has maintained its position.

[Traduction]

L'administration aéroportuaire appuie sa décision de facturer les FAG sur un principe d'équité devant exister entre les différents utilisateurs de l'aéroport. Les grands transporteurs seraient, semble-t-il, lésés par cet avantage concurrentiel accordé aux exploitants de services aéronautiques d'aéroport. En réalité, la recherche de l'équité ne réussit qu'à établir un système d'égalité.

Les passagers qui utilisent l'aérogare paient également 27 \$, ce qui est injuste parce que les transporteurs régionaux n'utilisent pas l'aérogare ni ses installations. J'en conclus que les FAG sont une copie boiteuse des frais d'amélioration aéroportuaires. Il existe toutefois des différences entre les deux.

Les frais d'amélioration aéroportuaires sont régis par une entente conclue entre les aéroports et les transporteurs. Cette entente leur donne une certaine latitude et comporte des obligations contractuelles à respecter. Les nouveaux FAG imposés par l'aéroport de Québec ne sont assujettis à aucune entente qui impose des limites. Nous ne disposons d'aucun moyen de contester ces nouveaux frais ni la façon dont ils seront imposés aux passagers. Il n'y a aucune ligne directrice, tout est complètement arbitraire.

[Français]

La prédominance du transport régional et la présence de nombreuses écoles de formation, avions et hélicoptères, donnent à nos transporteurs la majorité des mouvements d'aéronefs répertoriés à Québec. Étant donné la structure de tarification des frais d'atterrissage préconisée par l'OACI, soit selon le poids, et la petite taille des aéronefs utilisés par nos transporteurs, ils contribuent beaucoup moins en termes de frais d'atterrissage. Encore une fois, l'aéroport de Québec clame une injustice qu'elle tente de remédier avec les frais d'aviation générale.

L'OACI prévoit pourtant très bien que les frais d'atterrissage doivent servir à payer le coût des pistes, des lumières, des voies d'accès et les services d'urgence. L'aéroport a prétendu à maintes reprises, en parlant des frais d'aviation générale, qu'ils devaient servir justement à payer ces installations. À quoi doivent donc servir les frais d'aviation générale? Malgré les prétentions de l'aéroport, nous sommes convaincus que seul le terminal principal bénéficiera de ces recettes et que mon industrie n'en recevra aucun avantage.

[Traduction]

L'administration aéroportuaire a surpris notre industrie lorsqu'elle a annoncé la mise en vigueur des FAG. Aucune consultation au préalable n'a été entreprise et aucune étude de l'impact économique n'a été réalisée. Bien des entreprises de l'industrie ont interprété cette tarification comme un avis d'éviction en bonne et due forme.

Malgré nos revendications et notre volonté de discuter et de négocier, l'aéroport maintient sa position.

We are not questioning the governance model of Canadian airports. Several studies have shown the advantages of private administration. However, we are openly criticizing the non-existence of control and verification mechanisms in the management of airport facilities.

We must never forget that these organizations manage public infrastructures for the common good of all Canadians. The members of AQTA who can conduct their activities at the airport do not have access to any other airport. Why should they leave when they have been there for almost half a century?

The Quebec City Airport has a dominant position because of the absence of competition and valid alternatives. Despite many demands to federal, provincial and municipal authorities, none have been able to end this serious injustice, given the absence of a mechanism to control the decisions of the airport authority. Faced with this inability to react, certain members have decided to take the dispute before the courts, unfortunately.

[*Translation*]

Aviation provides essential links for all Canadians. These links helped to build our great nation, but the companies that keep them strong are slowly being expelled from our airports to make room for more enticing activities. Regional carriers, flying schools and general aviation are the cornerstone upon which our national and international aviation system has been built.

[*English*]

We therefore believe that a mechanism similar to that proposed in Bill C-20 in 2007 should be put in place to protect the regional transport industry in Canada. The honourable members of this committee must understand that we are not talking about all-inclusive packages to sunny destinations, cultural stays in Europe or adventures in Nepal or Africa. Our industry serves Canadian citizens returning to visit family in their home towns, patients undergoing tests or surgeries in major hospitals in major Canadian cities, businesspeople seeking to develop large-scale products, technicians on their way to repairing communications towers and labourers travelling to their workplace from villages. There are some areas in Canada that are only accessible via aviation. This is Canadian aviation and that is what I am talking about tonight.

The AQTA, following everything that I have said, proposes the following recommendations:

[*Translation*]

The Airports Act must be revised to include consultation and appeal mechanisms for all decisions made by airport authorities leading to the imposition or increase of airport fees. The position of an aviation ombudsman must be created, with the mandate to apply the act and intervene when necessary. The importance of

Nous ne remettons pas en doute le modèle de gouvernance des aéroports canadiens. Plusieurs études ont démontré les avantages d'une administration privée. Nous critiquons ouvertement toutefois l'inexistence de mécanismes de vérification et de contrôle de la gestion des entités portuaires.

Nous ne devons jamais oublier que ces organismes gèrent des infrastructures publiques pour le bien commun de tous les Canadiens. Les membres de l'AQTA qui exercent leurs activités à l'ADQ ne bénéficient d'aucun autre aéroport pouvant les accueillir. Pourquoi devraient-ils partir quand ils y sont installés depuis près d'un demi-siècle?

L'ADQ exerce une position dominante étant donné l'absence de concurrence et d'options de rechange valables. Malgré de nombreuses revendications auprès des autorités fédérale, provinciale et municipale, aucune d'entre elles ne peut mettre fin à cette grave injustice étant donné l'absence de mécanismes de contrôle des décisions de l'autorité aéroportuaire. Devant cette incapacité de réagir, certains membres ont jugé bon de soumettre le litige aux tribunaux.

[*Français*]

L'aviation procure un lien essentiel et vital pour tous les Canadiens et Canadiennes. Ce lien, qui a pourtant bâti notre grande nation, se voit graduellement expulsé de nos aéroports pour des activités plus séduisantes. Les transporteurs régionaux, les écoles de pilotage et l'aviation générale sont la pierre angulaire sur laquelle notre réseau d'aviation national et international se bâtit.

[*Traduction*]

Nous sommes d'avis qu'un mécanisme semblable à celui proposé dans le projet de loi C-20 en 2007 doit être mis en vigueur afin de protéger l'industrie du transport régional canadien. Les honorables membres du comité doivent comprendre que nous ne parlons pas ici de voyages tout inclus vers les destinations soleil, de séjours culturels en Europe ou de périples aventuriers au Népal ou en Afrique. Notre industrie est au service des citoyens canadiens qui retournent voir leurs parents dans leur ville natale, des patients devant subir des examens ou chirurgies dans les grands centres urbains, des gens d'affaires voulant lancer des projets d'envergure, des techniciens se rendant à une tour de communications afin de la réparer et des ouvriers de villages se rendant vers leur lieu de travail. Certaines localités du Canada sont accessibles uniquement par avion. Voilà ce qu'est l'aviation canadienne, et c'est pour vous en parler que je suis ici ce soir.

Tout cela étant dit, l'AQTA formule les recommandations suivantes :

[*Français*]

Il faudrait revoir la Loi sur les aéroports afin d'y inclure un mécanisme de consultation et d'appel de toute condition par une administration aéroportuaire menant à l'imposition ou à la hausse des frais aéroportuaires. Il faudrait prévoir la création d'un poste d'ombudsman de l'aviation dont le mandat serait d'appliquer la

regional aviation in Canada for all citizens must be recognized. A national aviation policy must be established, with a view to fostering the development of the entire industry in Canada.

[English]

Senator Mercer: Thank you very much for your presentation. You have brought us new problems that we have not discussed before, and these are problems that have come into effect on January 1 this year.

I made a note when you said, “Many companies in my industry have interpreted the fees as a formal eviction notice.” I may scribble it out and ask where you would go. I guess the Trois-Rivières/Shawinigan airport is too far away. Nothing else is closer going east. Therefore, between Quebec City and Montreal, Trois-Rivières is the next biggest but it is still too far away.

It amazes me that the airport would do this without consultation. Has it become a public issue? This is public; we are on television. Has it become a public issue in the Quebec City area?

Mr. Lippé: It has. The AQTA has met with many provincial and municipal leaders to make them understand that this is a serious problem for their airport. The airport in any city or any town belongs to the community.

We do understand that the airport authority has to make decisions. However, they also have to understand that their decisions will impact their area. An airport does not really belong to the airport authority; it belongs to the people. We have been trying since November 1, when these fees were made public to us, to try to make everyone understand that this is very serious.

You were talking about an alternative airport. Quebec north aviation — anything going up north — starts mostly from Quebec City. It is a major hub city for the Canadian North. Montreal will be fine because they do not have a problem. However, anyone going up north — Rouyn Noranda, Wabush, Amos, Sept-Îles — usually have to go through Quebec City.

Senator Mercer: I am glad you ended it there. Let us talk about those towns and cities where you go and provide a vital service, because many of them are isolated and you cannot get people in and out readily. Have you been able to engage them in speaking to the provincial government and Quebec City, having their municipal leaders put some pressure on governments to bring pressure to bear on the airport authority?

loi et intervenir lorsque la situation le requerra. Il faudrait reconnaître l'importance de l'aviation régionale canadienne pour tous les citoyens et citoyennes. Il faudrait établir une politique nationale de l'aviation visant à favoriser le développement de toute l'industrie canadienne.

[Traduction]

Le sénateur Mercer : Je vous remercie beaucoup pour votre exposé. Vous nous présentez des problèmes dont nous n'avions pas encore discuté. La mesure dont vous nous parlez est entrée en vigueur le 1^{er} janvier dernier.

J'ai pris en note ce commentaire que vous avez formulé, c'est-à-dire : « Bien des entreprises de l'industrie ont interprété ces tarifications comme un avis d'éviction en bonne et due forme. » Je me demande où elles pourraient aller. J'imagine que l'aéroport de Trois-Rivières/Shawinigan est trop éloigné. Aucun aéroport n'est plus près en allant vers l'est. C'est donc dire qu'entre Québec et Montréal, l'aéroport de Trois-Rivières est le plus important, mais il demeure trop éloigné.

Cela m'étonne beaucoup que l'aéroport ait imposé ces frais sans consultation préalable. Est-ce devenu un enjeu public? Tout est public ici; la séance est télédiffusée. Est-ce devenu un enjeu public dans la région de Québec?

M. Lippé : Tout à fait. Des représentants de l'AQTA ont rencontré de nombreux dirigeants provinciaux et municipaux et ils ont essayé de leur faire comprendre qu'il s'agit d'un problème sérieux pour l'aéroport. Dans n'importe quelle ville, l'aéroport appartient à la collectivité.

Nous comprenons que l'administration aéroportuaire doit prendre des décisions. Par contre, de son côté, elle doit comprendre que ses décisions auront une incidence sur la région. Un aéroport n'appartient pas véritablement à l'administration aéroportuaire; il appartient à la population. Depuis le 1^{er} novembre, lorsque nous avons appris que ces frais allaient être imposés, nous essayons de faire comprendre à tout le monde qu'il s'agit d'un problème très sérieux.

Vous parliez d'utiliser un autre aéroport. La plupart des vols à destination de localités situées au nord de Québec partent de l'aéroport de Québec. C'est une importante plaque tournante pour les vols à destination du Nord canadien. Cela ne touchera pas Montréal, car il n'y a pas de problèmes là-bas. Cependant, quiconque doit se rendre plus au nord, comme à Rouyn-Noranda, à Wabush, à Amos ou à Sept-Îles, doit généralement utiliser l'aéroport de Québec.

Le sénateur Mercer : Je suis heureux que vous vous soyez arrêté là. Parlons de ces municipalités et de ces villes auxquelles vous offrez un service essentiel, car la plupart d'entre elles sont isolées et il est difficile de s'y rendre. Avez-vous été en mesure de les amener à s'adresser au gouvernement provincial et à la ville de Québec, à faire en sorte qu'elles fassent pression sur eux pour qu'à leur tour ils fassent pression sur l'administration aéroportuaire?

Mr. Lippé: We have made it very clear to the provincial authorities that this fee will mostly affect northern Quebec towns that use Quebec City Airport as a hub. They are aware. In the short time we have had, we have not been able to visit everyone, to talk to all these mayors in these communities, but they do understand that this fee will apply to people going back home and people going to Quebec City for any medical test.

Some of my carriers have told me that certain hospitals out east in Quebec that do go through Quebec City are very worried that they will not be able to pay that \$27 when the patient is returning back. What do we do? That is where we are trying to make Quebec City Airport understand that this will affect not necessarily Quebec but the whole of the province.

Senator Mercer: If the local authority will not listen, the pressure has to come from those outside communities. The doctors and managers of hospitals and clinics around the province need to be brought to bear on this. This is not just a business decision. This is a very serious human services and, in many cases, a medical decision.

[Translation]

Senator Boisvenu: Your brief is very interesting. Could you tell us about the impact that this lack of control mechanisms is having? In your brief, it seemed to be a major point. Then could you tell us more about the commercialisation of airports overseas. Let me also thank you for your recommendations; they will help us a great deal to move forward in this debate.

Mr. Lippé: I have studied available airport governance models in depth. Actually, I come to the same conclusion as your committee, that the private model that we currently have in Canada is a good one in its ability to react well. But, given the significant economic power that airports have over their tenants, who, in some circumstances, have seen their rents go up two and three times in recent years — the increases have been enormous — questions have to be asked. The industry needs to find a way to appeal those decisions or at least to be consulted about them.

Clearly, if the Quebec City airport administration had taken the time to talk to us, they would have found out, as we have always told them, that our goal is not always to say no automatically. We want to work with them. We are conscious of the fact that an airport is very expensive to run, that there are a number of things to pay for. We want to be business partners. Unfortunately, that vision does not seem to be shared by the Quebec City airport administration, which stands by its position as a fair one. That being the case, we see no other possibility.

M. Lippé : Nous avons très clairement expliqué au gouvernement provincial que ces frais auront surtout une incidence sur les municipalités du nord du Québec qui utilisent l'aéroport de Québec comme plaque tournante. Le gouvernement est au courant. Nous n'avons pas eu suffisamment de temps pour rencontrer tous les maires de ces municipalités, mais je peux vous dire qu'ils savent que ces frais seront facturés aux gens qui retournent chez eux et à ceux qui doivent se rendre à Québec pour des examens médicaux.

Certains transporteurs m'ont expliqué que des hôpitaux de l'est de la province dont les patients utilisent l'aéroport de Québec craignent beaucoup de ne pas être en mesure de payer les 27 \$ lorsque le patient devra retourner chez lui. Que pouvons-nous faire? Nous essayons de faire comprendre à l'aéroport de Québec que cette mesure aura une incidence non seulement sur la ville de Québec, mais aussi sur toute la province.

Le sénateur Mercer : Si la ville n'écoute pas, il faudra alors que ces municipalités exercent des pressions. Il faut aussi amener les médecins et les dirigeants d'hôpitaux et de cliniques de partout dans la province à se faire entendre. Ce n'est pas seulement une décision d'affaires. Il est question de services très importants pour la population et qui, dans bien des cas, sont essentiels pour des raisons médicales.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Votre mémoire est très intéressant. J'aimerais que vous nous parliez de l'impact de l'absence de mécanismes de contrôle, point qui semble important dans votre mémoire en premier avant de parler un peu plus de la commercialisation des aéroports à l'étranger. J'en profite pour vous remercier de vos recommandations qui nous aident beaucoup à avancer dans le débat.

M. Lippé : J'ai étudié en profondeur les modèles de gouvernance disponibles pour les aéroports. Effectivement, j'arrive à la même conclusion que votre comité, soit que le modèle privé tel qu'on le retrouve actuellement au Canada est bon et qu'il peut bien réagir. Toutefois, étant donné le pouvoir économique important que les aéroports ont sur leurs locataires, qui, dans certaines circonstances ont dû payer entre deux et trois fois plus cher les loyers des dernières années — les augmentations étant énormes —, il y a lieu de se poser des questions. L'industrie a besoin de trouver une façon d'en appeler des décisions ou au moins d'être consultée.

Il est clair que si l'administration de l'aéroport de Québec avait pris le temps de nous parler, ils auraient su, et nous le leur avons toujours dit, que notre but n'était pas de toujours, systématiquement, dire non. Nous voulons travailler avec eux. Nous savons pertinemment qu'un aéroport est très dispendieux à gérer, qu'il y a plusieurs choses à payer. Nous voulons être des partenaires d'affaires. Malheureusement, cette vision ne semble pas être partagée par l'administration de l'aéroport de Québec qui a maintenu sa position comme étant juste. Devant ce fait, nous ne voyons aucune autre possibilité.

I have spoken to federal, municipal, provincial authorities, at least to make them aware of the importance of the airport for their region, but it seems that there is no official mechanism to change the position. Because of that, some of our members have begun court proceedings — which I find unfortunate because our industry is not a rich one. Our industry deals with regional transportation, so proceedings of that kind cost the industry significant sums of money.

Senator Boisvenu: You mentioned the unilateral approach of the Quebec City airport administration, in the sense that its decisions are made without consultation. Is the situation the same for other airports in the region you serve? You were talking about other provinces like New Brunswick and Ontario.

Mr. Lippé: The Quebec City airport is the most blatant example; I have to admit that most airports in Quebec — I do not want to tar them all with the same brush — have a great deal of respect for the users, the carriers and the tenants. They are very well aware that, if they continue to increase fees in that way, they will be killing the goose that lays the golden egg. Carriers will no longer want to go to their airports or passengers will no longer want to pay the prices.

We have to understand that it is always the passengers who end up paying the costs. Though carriers can slip the costs onto other bills quite easily, everyone is well aware of the impact it will have.

No, I do not want to generalize about all airports.

Senator Boisvenu: Are you affected by the exodus of travelers to the United States?

Mr. Lippé: Given where it is located, the Quebec City airport is more isolated than other Canadian airports. But people may well be willing to drive three or four hours to save \$300 or \$400, which is a decent sum of money. Quebecers like to drive. They love their road trips. But the location of the Quebec City airport means that it is less affected than other airports, such as Windsor or Montreal.

Senator Boisvenu: Your members have relatively small fleets. On average, how much do they pay in take-off and landing fees?

Mr. Lippé: Landing fees are based on weight. I have a complete list that shows those costs.

Senator Boisvenu: Take Propair, in Abitibi, for example. They are one of your members. How much is the landing fee when they are carrying 12 passengers?

Mr. Lippé: I do not think that it is more than \$100. As I say in my report, we cannot compare ourselves with a 747 or an Airbus 380. Our aircraft carry 12 or 14 passengers who have to share those fees amongst themselves. That is more expensive than if the fees were shared between 300 or 350 passengers.

J'ai parlé aux autorités fédérales, municipales et provinciales, du moins pour les sensibiliser à cette question de l'importance de l'aéroport pour leur région, mais il semble qu'il n'y ait aucun mécanisme officiel pour changer cette position. Compte tenu de cela, certains de nos membres ont entamé des recours devant les tribunaux — ce que je reproche, car notre industrie n'est pas très riche. Notre industrie s'occupe de transport régional, alors les fonds dépensés pour cette requête représentent des coûts importants pour l'industrie.

Le sénateur Boisvenu : Vous parlez de la vision unilatérale de l'administration de l'aéroport de Québec dans le sens où elle prend des décisions sans consulter; est-ce la même chose pour les autres aéroports dans les territoires que vous desservez? Vous parliez d'autres provinces tels le Nouveau-Brunswick et l'Ontario également.

M. Lippé : L'aéroport de Québec est l'exemple le plus flagrant, mais je dois admettre que la plupart des aéroports québécois — je ne veux pas tous les mettre dans la même catégorie — sont très respectueux des usagers, des transporteurs ou des locataires. Ils reconnaissent très bien que s'ils continuent d'augmenter les frais de cette façon, ils sont en train d'étrangler la poule aux œufs d'or. Les transporteurs ne voudront plus se rendre dans leurs aéroports ou les passagers ne voudront plus payer ce prix.

Il faut comprendre que ce sont toujours les passagers qui finiront par assumer ces frais. Même si le transporteur peut facilement refiler ces frais sur une autre facture, on sait très bien quel impact cela aura.

Non, je ne veux pas généraliser sur l'ensemble des aéroports.

Le sénateur Boisvenu : Est-ce que vous êtes affecté par la migration des voyageurs vers les États-Unis?

M. Lippé : L'aéroport de Québec, étant donné sa distance, se trouve plus isolé que les autres aéroports canadiens. Toutefois, les gens, pour épargner de bonnes sommes d'argent, 300 ou 400 \$, sont peut-être prêts à faire trois ou quatre heures de route en voiture. Les Québécois sont de grands routiers. Ils aiment beaucoup faire de la route. L'emplacement de l'aéroport de Québec fait qu'il est moins affecté que d'autres aéroports comme ceux de Windsor ou de Montréal.

Le sénateur Boisvenu : Vos membres gèrent des flottes relativement petites. Il en coûte combien en moyenne à vos membres pour un décollage et un atterrissage?

M. Lippé : Les frais d'atterrissage sont basés sur le poids. J'ai une liste complète illustrant ces coûts.

Le sénateur Boisvenu : Prenons l'exemple de Propair, en Abitibi, un de vos membres, combien leur en coûte-t-il en frais d'atterrissage pour le transport de 12 passagers?

M. Lippé : Je crois que ce n'est pas plus de 100 \$. Comme il est écrit dans mon rapport, on ne se compare pas avec un 747 ou un Airbus 380. Nos appareils transportent 12 ou 14 passagers qui doivent partager ces frais entre eux plutôt. Ce qui est plus onéreux que s'il était réparti entre 300 ou 350 passagers.

That is the reality of regional transportation. Our aircraft are smaller and so sharing costs has a greater impact.

Senator Boisvenu: What is the profit margin in your industry?

Mr. Lippé: Not more than 1 per cent, no greater than the big international carriers.

[English]

Senator Unger: Your information is very depressing, quite frankly.

Mr. Lippé: That was not my plan.

Senator Unger: We have heard about airport authorities before, but one of your core activities provides support to your members in negotiations with relevant government bodies such as Transport Canada, CTA and Transport Quebec. I assume you have appealed and re-appealed to all of these bodies and yet they do not have ears all of a sudden?

Mr. Lippé: I would not say they do not have ears. You are right that we have appealed to all those bodies, and we have had the same answer: "We do not have the authority."

I can accept that a provincial government gives me such an answer; I can accept that the municipal government, the mayor, gives me that assessment. It is difficult, though, when the federal government gives me that assessment considering that this property, especially the Quebec City Airport, is part of the 26 major Canadian airports. The land is still owned by the federal government. The federal government receives rents from the Quebec City Airport, yet it seems to be unable to act in this case. We have met with them, and that is basically the answer we were given.

Senator Unger: Your latest advocacy focused on the impact of the Government of Canada's introduction of the Safety Management System, SMS. Can you tell me more about your advocacy on that?

Mr. Lippé: I approve. I am always working with Transport Canada. My carriers are still not affected by any sort of law concerning SMS. We have to understand that SMS was implemented for airports. It was implemented for 705 carriers, which are the international, larger carriers.

SMS has still not been made mandatory for my carriers, but as president of an association, I definitely want my members to get onboard, and I do need the help of the federal government to do so. Our businesses are small. Usually the pilot is the owner, operator, accountant, and sometimes we have bigger industries, but to ask one person or a group of less than 15 people to do all of this is very time consuming and expensive.

I and my association do believe in SMS. We think it is a good thing. Safety starts with my members, and we do appreciate that Transport Canada has to do its regulatory role. It has to come

C'est la réalité du transport régional. Nos avions sont plus petits et donc la répartition des coûts a plus d'impact.

Le sénateur Boisvenu : La marge de profit se situe à quelle hauteur dans votre industrie?

M. Lippé : Pas plus de 1 p. 100, pas plus que les grands transporteurs internationaux.

[Traduction]

La sénatrice Unger : Je dois vous dire honnêtement que tout ce que vous nous dites est très déprimant.

M. Lippé : Je ne voulais pas vous déprimer.

La sénatrice Unger : Nous avons déjà entendu parler des administrations aéroportuaires. Je sais qu'entre autres votre association soutient ses membres lors de négociations avec des organismes gouvernementaux comme Transports Canada, l'Office des transports du Canada et Transports Québec. Je présume que vous vous êtes adressé à maintes reprises à tous ces organismes, mais qu'ils ne vous ont pas écouté?

M. Lippé : Je ne dirais pas qu'ils ne nous ont pas écoutés. Il est vrai que nous nous sommes adressés à eux, mais ils nous ont tous répondu que cela ne relève pas de leur compétence.

Je peux accepter une telle réponse de la part d'un gouvernement provincial ou d'une administration municipale, mais j'ai de la difficulté à l'accepter de la part du gouvernement fédéral étant donné que l'aéroport de Québec compte parmi les 26 principaux aéroports canadiens. Le gouvernement fédéral est toujours propriétaire du terrain et il reçoit un loyer versé par l'aéroport de Québec, et pourtant, il ne semble pas être en mesure d'agir. C'est essentiellement la réponse qu'on nous a donnée.

La sénatrice Unger : Vous avez plaidé en faveur du système de gestion de la sécurité mis en place par le gouvernement du Canada. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet?

M. Lippé : J'approuve ce système. Je travaille encore avec Transports Canada. Les transporteurs membres de l'AQTA ne sont toujours pas assujettis à une loi concernant le SGS. Il faut savoir que le SGS a été mis en place pour les aéroports. Il vise les transporteurs 705, c'est-à-dire les gros transporteurs internationaux.

Le SGS n'a toujours pas été rendu obligatoire pour nos transporteurs, mais en tant que président de l'association, je souhaite vivement que le système s'applique aussi à nos membres, et pour ce faire, j'ai besoin de l'aide du gouvernement fédéral. Nos entreprises sont petites. Souvent, le pilote est aussi le propriétaire, l'exploitant et le comptable. Certaines sont par contre plus grandes, mais j'estime que de demander à une personne ou à un effectif de moins de 15 personnes de faire tout cela est très coûteux en temps et en argent.

Les membres de l'association et moi-même estimons que le SGS est une bonne chose. La sécurité commence par nos membres, et nous savons que Transports Canada doit exercer son rôle de

and visit us and ensure we stay safe, but on a day-to-day scenario, the only way my carriers will stay safe is if they do it themselves and ensure they have systems in place to ensure safety.

[*Translation*]

Senator Maltais: Mr. Lippé, I come from the Côte-Nord. I spent almost 55 years of my life there, at least five of them in small airplanes.

One thing intrigues me. Twenty years ago, the carriers from Quebec City, Montreal, Baie-Comeau, Sept-Îles, Schefferville, Fermont and Gagnonville were using aircraft carrying 90 or 100 passengers. You remember the Quebecairs and the Fokkers. There was a market for small eight- or ten-passenger planes too. You remember Air Satellite, Northern Wings, Gulf Air and all those little companies.

These days, there is so much more traffic: Baie-Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Mingan, Schefferville and Fermont, but the planes are getting smaller and smaller. I am thinking about Air Canada Jazz, which, in my opinion, is more like a bird than a plane. You never know if you are going to leave and if you do, you do not know when you are going to come back. I have that experience quite often.

It intrigues me. I look at the Fermont workers leaving Quebec City on Sunday evening or Monday morning. Everyone knows that miners get a bit of time off now and then. I always see them flying in small planes. I have nothing against small planes, but I do not understand that even Air Canada Jazz, which has an open market, has reduced the size of its planes while the other small carriers have kept theirs more or less the same size. The market is bigger in terms of passengers and the planes keep getting smaller. That is something I do not understand.

Mr. Lippé: That is an extremely complex question: choosing an aircraft to meet specific needs. There are people a lot smarter than me who spend their whole day deciding the best aircraft for the task at hand. I cannot speak for Air Canada. They have business decisions to make and they are one company like any other member of my association.

When a plane takes off with half the seats empty, the carrier will certainly not be providing that service for very long. A plane taking off with half the seats empty is like a company making bicycles and, after making bicycles all day, they throw all the unsold ones into the garbage. In aviation, just like in the hotel industry, in fact, it is the same principle. Carriers are always going to try and look at the market demand and match it to a type of plane. One of our carriers has bought some ATA 42s. They are bigger planes. They are not Boeings, but there is a trend to bigger planes, so the demand is there. Clearly, the carrier is better off having more passengers on one plane than sending two or three planes separately on the same route.

réglementation. Il doit effectuer des vérifications pour s'assurer que nos transporteurs sont sécuritaires, mais, au quotidien, les transporteurs sont les seuls à veiller à la sécurité; ils doivent s'en occuper eux-mêmes et disposer des systèmes nécessaires.

[*Français*]

Le sénateur Maltais : Monsieur Lippé, je suis natif de la Côte-Nord. J'y ai passé presque 55 ans de ma vie et, sur ce, au moins cinq ans dans des petits avions.

Une chose m'intrigue. Il y a 20 ans, les transporteurs en provenance de Québec, Montréal, Baie-Comeau, Sept-Îles, Schefferville, Fermont et Gagnonville qui venaient sur la Côte-Nord étaient des transporteurs d'environ 90, 100 passagers. Rappelez-vous de Quebecair et des Fokker. Il y avait un marché pour les petits avions de huit, 10 passagers également. Pensons à Air Satellite, Northern Wings, Gulf Air et toutes ces petites compagnies.

Aujourd'hui, il y a énormément plus de trafic; Baie Comeau, Sept-Îles, Havre-Saint-Pierre, Mingan, Schefferville et Fermont et les avions sont de plus en plus petits. Je pense à Air Canada Jazz, qui, à mon avis, est plus du style d'une oie que d'un transporteur. On ne sait jamais si on va se rendre et si on vient à bout de se rendre, on ne sait pas quand on va revenir. J'en fais l'expérience assez souvent.

Cela m'intrigue. Je regarde les travailleurs de Fermont qui partent de Québec le dimanche soir ou le lundi matin. On sait que les minières un moment donné leur donnent une petite pause. Je les vois toujours partir dans de petits transporteurs. Je n'ai rien contre, mais je ne comprends pas que même Air Canada Jazz, qui a le marché du transport ouvert a diminué ses avions alors que les autres petits transporteurs ont gardé à peu près le même calibre. Le marché est plus grand en passagers et les avions sont de plus en plus petits. Il y a quelque chose que je ne comprends pas.

M. Lippé : C'est effectivement une question extrêmement complexe. Le choix d'un appareil spécifique pour des besoins spécifiques, il y a des gens beaucoup plus intelligents que moi qui passent leur journée à déterminer quel est le meilleur appareil pour le travail à faire. Je ne peux pas parler pour Air Canada. Ils ont des décisions d'affaires à prendre et c'est une entreprise comme n'importe quelle autre entreprise qui fait partie de mon association aussi.

Il est certain que lorsqu'un appareil décolle et que la moitié des sièges sont vides, le transporteur ne fera pas cette desserte très longtemps. Lorsqu'un avion décolle et que la moitié des sièges sont vides, comparez cela à un entreprise qui fabrique des vélos et qu'à la fin d'une journée de production, tous les vélos non vendus sont jetés aux poubelles. En aviation, comme en hôtellerie d'ailleurs, c'est le même principe. Les transporteurs vont toujours essayer de regarder la demande du marché et de jumeler cela avec le type d'appareil. Un de nos transporteurs a acheté de plus gros appareils, des ATA 42. Ce ne sont pas des Boeings encore, mais il y a une tendance pour des appareils plus gros, donc la demande est là. Évidemment, un transporteur sera mieux d'avoir plus de passagers dans un avion que de répartir deux ou trois avions séparément pour le même trajet.

Senator Maltais: I want to come back to the small carriers. Service was more regular a few years ago when I lived in Baie-Comeau. It was possible to do Baie-Comeau, Rimouski, Matane, Gaspé and then come back to Baie-Comeau on a small plane with 8 or 10 passengers. That is no longer possible today. But there is still a customer base, there are workers on both sides. When I go back to the Côte-Nord, people often tell me that it is a pity. Air Canada Jazz does not do it anymore. Most small aviation companies are based in Quebec City now. I remember that Air Satellite used to have two return flights per day and they had no problem making ends meet. I do not know why that cannot be done anymore.

Mr. Lippé: A carrier is never going to give up a service that makes a profit. That is how they make their money. A number of the companies you mentioned no longer exist today. Unfortunately, perhaps they tried routes that were not profitable or kept a service going too long when the planes were not at full capacity. When you are stretched in that way for too long, it becomes difficult to maintain your profit margins.

A lot of companies in the industry try experiments. They try to provide regular service. It is not very easy because transportation in northern Quebec is extremely costly. When travelling in the north of Quebec costs the same as an all-inclusive trip to the south, including airfare, you can understand why. Even though people are disappointed because they no longer have the service, and some may be able to pay for it, it is not an easy sell.

Aviation is a balance between the ability of carriers to take passengers, the demand from passengers, and their ability to pay. That is why we are asking questions about the Quebec City airport because all they have done is increase our costs. Passengers will have to decide whether they are going to continue to use our services. Clearly, what we want is to be able to get our facts together and explain to the Quebec City airport that any increase in fees is going to affect us adversely.

Senator Maltais: The highlight of the Quebec City airport is its one little restaurant — a Tim Horton's!

The Chair: That is not really relevant.

[English]

Senator Merchant: I come from Regina, so I am not terribly familiar with your airport. In Regina we have small carriers that will take you to Saskatoon, but we have very few flights. I think there is maybe one flight in the morning — and they hold maybe 12 people, maximum — and one at night. These are people who go up on business more than anything else.

With respect to your passengers, you explained that there is a medical need when people have to be flown, but are most of the passengers workers who are going to these towns that I am unfamiliar with?

Le sénateur Maltais : Je veux en revenir à des petits transporteurs. Il y a quelques années, cela se faisait plus régulièrement, dans le temps où je vivais à Baie-Comeau. Il était possible de faire Baie-Comeau, Rimouski, Matane, Gaspé et revenir à Baie-Comeau par de petits transporteurs de huit ou 10 passagers. Aujourd'hui ce n'est plus possible. Pourtant, il y a une clientèle, il y a des travailleurs des deux côtés. Lorsque je retourne sur la Côte-Nord, on nous dit souvent que c'est dommage, Air Canada Jazz ne fait plus cela. Alors que la majorité des petites entreprises d'aviation sont basées à Québec. Je me rappelle qu'Air satellite faisait deux allers-retours par jour et ils ne sont pas morts de faim. Je ne sais pas pourquoi cela ne peut plus se faire.

M. Lippé : Un transporteur ne va jamais abandonner une desserte profitable. C'est comme cela qu'ils font des sous. Plusieurs des compagnies que vous avez mentionnées n'existent plus aujourd'hui. Malheureusement, ils ont peut-être tenté des dessertes non profitables ou tenté trop longtemps de garder une desserte active lorsque les avions n'étaient pas à pleine capacité. Lorsqu'on s'étire de cette façon trop longtemps, il devient difficile de garder ses marges de profit.

Beaucoup d'entreprises dans l'industrie tentent des expériences. Elles essaient de faire des dessertes régulières. Ce n'est pas très facile parce que le transport nordique au Québec est extrêmement dispendieux. Lorsqu'on peut aller dans le Nord québécois pour le même prix qu'un tout inclus dans le Sud incluant l'avion, on comprend pourquoi, même si les gens sont déçus de ne plus avoir le service, et certains sont capables de le payer, ce n'est pas facile à vendre.

L'aviation repose sur un équilibre entre la capacité des transporteurs à prendre les passagers, la demande des passagers et leur capacité à payer. C'est pour cette raison qu'on s'interroge sur l'aéroport de Québec parce que tout ce qu'on a fait c'est d'augmenter les coûts. Les passagers devront prendre une décision s'ils vont continuer à utiliser nos services. Évidemment, on veut pouvoir contrôler et expliquer à l'aéroport de Québec que toute augmentation dans les frais va nous affecter négativement.

Le sénateur Maltais : L'aéroport de Québec a une qualité, elle n'a qu'un seul petit restaurant et c'est un Tim Hortons!

Le président : Ce n'est pas vraiment pertinent.

[Traduction]

La sénatrice Merchant : Je viens de Regina, alors je ne connais pas très bien votre aéroport. À Regina, de petits transporteurs peuvent nous amener à Saskatoon, mais il y a très peu de vols. Je pense qu'il y a un vol le matin — et l'appareil peut-être transporter une douzaine de personnes, tout au plus — et un vol en soirée. Ce sont surtout des gens d'affaires qui utilisent ces vols.

Quant aux passagers, vous avez expliqué que ce sont des gens qui prennent ces vols pour des raisons médicales, mais est-ce que la plupart des passagers sont des travailleurs qui se rendent dans ces municipalités que je ne connais pas?

Mr. Lippé: We have a lot. There is, of course, the Plan Nord in Quebec, which is developing the mining industry. We have a lot of mining employees and many business people going up there. It is part of my industry, yes, indeed.

Senator Merchant: Do they come back the same day or do they stay a week?

Mr. Lippé: Usually not. They usually go for a stint of a few weeks before the company lets them go back.

Senator Merchant: Have you had an increase in activity?

Mr. Lippé: That industry is going well. As I said, one of my carriers has purchased bigger aircraft, 42-seaters. It is an improvement over the smaller aircraft we have in our industry. There is movement there. We just want to ensure that this movement is not stopped by these increases. Even mining companies have their limits. We want to ensure we do not get too close to them.

Senator Merchant: This increase was dropped on you without any notice.

Mr. Lippé: That is correct.

Senator Merchant: Do you think they may be sensing that they are the only game in town and that you have no alternative but to pay the fees?

Mr. Lippé: That is correct. There is no valid alternative. My carriers have spent hundreds of thousands of dollars on their installations, not the main terminal but their nice little waiting rooms, nice installations, their own personal hangars so they can work on their aircraft. This is their investment. The airport never gave a penny for that. Even if there were an alternative, which there is not, you cannot move these buildings. These buildings are there. We are in the position where we cannot move and we are forced to pay.

Senator Merchant: Lastly, you are not using any of their services; you are not using their security. I know in Regina you just go into the hangar and you get on. You do not have to use any terminal.

Mr. Lippé: Correct. Of course, we are used to going to the main terminal — Tim Hortons is available, if not others — security gates, baggage carousels. We do not have any of that. We do not use those. We use our own installations.

We have to cater to our clientele. They seem to enjoy going through our services, and we find that great. Again, we just do not understand them being charged the same amount as the people going through the main terminal.

Senator Merchant: When I get back home, I have to find out how the fees work in Regina.

M. Lippé : Il y en a beaucoup. Au Québec, il y a bien entendu le Plan Nord, qui vise à développer l'industrie minière. Beaucoup de travailleurs de cette industrie et des gens d'affaires se rendent dans cette région. Ils font partie de ces passagers, en effet.

La sénatrice Merchant : Est-ce qu'ils reviennent le même jour ou est-ce qu'ils restent là-bas pendant une semaine?

M. Lippé : Non, habituellement ils y restent pendant quelques semaines, et ensuite, l'entreprise les autorise à rentrer chez eux.

La sénatrice Merchant : Est-ce que cela a entraîné une hausse des activités?

M. Lippé : L'industrie se porte bien. Comme je l'ai dit, un de mes transporteurs a acheté un plus gros appareil, qui compte 42 sièges. C'est une amélioration, car nous avons surtout de petits aéronefs. Il y a une croissance. Nous voulons seulement empêcher que cette croissance soit freinée par ces hausses. Même les sociétés minières ont leurs limites. Nous voulons éviter de nous rendre trop près de ces limites.

La sénatrice Merchant : On vous a imposé ces frais sans préavis.

M. Lippé : C'est exact.

La sénatrice Merchant : Croyez-vous que l'administration aéroportuaire a l'impression d'avoir le gros bout du bâton et que vous n'avez pas d'autre choix que de payer ces frais?

M. Lippé : Oui, en effet. Nous n'avons pas d'autre solution. Mes transporteurs ont investi des centaines de milliers de dollars dans leurs installations, non pas dans l'aérogare, mais dans leurs salles d'attente, leurs installations, leurs hangars pour qu'ils puissent effectuer l'entretien de leurs appareils. C'est leur investissement. L'aéroport ne leur a pas donné un sou pour cela. Même si une solution de rechange existait, on ne peut pas déménager ces installations. Elles sont là pour rester. Comme nous ne pouvons pas nous établir ailleurs, nous sommes forcés de payer.

La sénatrice Merchant : J'ai une dernière question. Vous n'utilisez pas les services de l'aéroport, pas même leurs services de sécurité. Je sais qu'à Regina, on se rend simplement au hangar puis on monte à bord de l'avion. Vous n'utilisez pas l'aérogare.

M. Lippé : C'est exact. Bien sûr, les gens sont habitués d'utiliser l'aérogare — il y a toujours le Tim Hortons et d'autres commerces — les contrôles de sécurité, le carrousel pour les bagages. Nous n'avons rien de cela. Nous ne les utilisons pas. Nous utilisons nos propres installations.

Nous devons répondre aux besoins de notre clientèle. Nos clients semblent ravis de nos services et nous trouvons que c'est très bien. Je le répète, nous ne comprenons tout simplement pas pourquoi on leur impose les mêmes frais que les passagers qui utilisent l'aérogare.

La sénatrice Merchant : Quand je vais retourner chez moi, je vais m'informer au sujet des frais en vigueur à l'aéroport de Regina.

Senator Mercer: I have been reviewing the recommendations that you made. The only one I have a bit of difficulty with is probably with the first one that revised airports acts include consultation and appeal mechanisms for decisions made by airport authorities.

I gather that you might be suggesting putting the ball back in the court of the federal government. When we went through the devolution of airports, the object was to put control in the hands of local airport authorities. I do not disagree that there is a need for a mechanism. I would suggest that that is probably a little more difficult than other things because I do not know that we want the federal government being the arbiter of this. Can you give me an idea of how you would see providing the position of an aviation ombudsman whose mandate would be to apply the act and intervene when necessary? How do you see that working, and how would you see that person being appointed and funded?

Mr. Lippé: I am ready to take on the nomination if the committee so desires tonight.

Senator Mercer: You may be a bit biased.

Mr. Lippé: Maybe just a bit.

Aviation, like any other business, is a business of numbers. Now, it is not an exact science. When an airport tells any carrier that they will have to pay certain fees, there has to be something behind that. It cannot be arbitrary. I see there being, of course, consultation beforehand so that we understand what they are trying to do. It is all numbers. There are people much smarter than me who can probably crunch the numbers. I do not agree with the "build it and they will come" theory. It does not work in aviation. The demand has to be there for the passenger. If the passenger does not want to pay the price, whether or not you have the most glorious airport in the world, they will not go. That part is a bit more difficult to get your head around, but, if the carriers themselves are saying that they need more space because there is demand and we are bumping into each other at the gates because there is not enough room, carriers themselves will say, "We like your idea. Put on more gates. How much will that cost?" There is a way to amortize the whole thing. There has to be a way.

Again, we do not want it to be so arbitrary that it is a yes or no with no arguments. I think the numbers should speak for themselves, and the carriers should be the ones who are saying, "You know, this makes sense. We are making money at this airport. We want to keep making money, and the more passengers we have, the more service we can give and the lower the prices can be." Again, it is not a one-to-one ratio, but that is how I would see it.

Le sénateur Mercer : J'ai passé en revue les recommandations que vous formulez. La seule qui me pose un problème est la première, c'est-à-dire revoir la Loi sur les aéroports afin d'y inclure un mécanisme de consultation et d'appel de toute décision par une administration aéroportuaire.

Vous semblez vouloir reconfier la responsabilité des aéroports au gouvernement fédéral. Quand le gouvernement s'est départi des aéroports, l'objectif était d'en confier le contrôle aux administrations aéroportuaires locales. Je conviens qu'un mécanisme est nécessaire. Cette situation est peut-être un peu plus difficile que d'autres, car le gouvernement fédéral ne veut sans doute pas agir comme arbitre. Pourriez-vous me dire ce que vous pensez de la création d'un poste d'ombudsman pour l'aviation, dont le mandat serait d'appliquer la loi et d'intervenir lorsque nécessaire? Comment pensez-vous que cela devrait fonctionner, comment croyez-vous que cette personne devrait être nommée et comment devrions-nous réunir les fonds nécessaires?

M. Lippé : Je suis prêt à accepter ce poste si le comité le souhaite.

Le sénateur Mercer : Vous manquez sans doute un peu d'objectivité.

M. Lippé : Un peu.

Dans l'industrie de l'aviation, comme dans tout autre secteur, tout est une question de chiffres. Ce n'est pas une science exacte, par contre. Quand un aéroport avise un transporteur qu'il devra payer certains frais, il doit justifier sa décision. Ce ne peut pas être arbitraire. Je m'attends bien sûr à ce qu'il y ait des consultations préalables pour que nous puissions comprendre l'objectif. Tout est une question de chiffres. Il y a probablement des gens beaucoup plus intelligents que moi qui peuvent faire les calculs. Ce n'est pas parce que les infrastructures sont là que les clients seront au rendez-vous. Ce n'est pas comme cela que les choses fonctionnent dans le secteur de l'aviation. Nous sommes dépendants de la clientèle. Si les passagers ne veulent pas payer le prix exigé, même si vous avez le plus extraordinaire aéroport au monde, ils ne viendront pas. C'est ce qui est un peu plus difficile à comprendre. Si les transporteurs eux-mêmes affirment qu'il leur faut davantage d'espace à cause de la demande, s'ils estiment qu'ils se bousculent aux portes d'embarquement, ils réclameront eux-mêmes davantage de portes et ils seront prêts à payer. Il y a une façon d'amortir les coûts. J'en suis certain.

Je le répète, nous ne voulons pas que ce soit arbitraire, qu'on nous mette devant le fait accompli et que nous n'ayons pas notre mot à dire. Je pense que nous devrions laisser les chiffres parler. Les transporteurs devraient être ceux qui disent : « Oui, c'est logique. Nous faisons de l'argent à cet aéroport, et nous voulons continuer d'en faire. Plus nous pourrions accueillir de passagers, plus nous pourrions offrir de services et faire baisser les prix. » Ce n'est pas un ratio d'un pour un, mais c'est ce que je pense.

Of course, I would not want to revert to the federal control of airports. That is not what we are proposing here. We are proposing that someone can look at the numbers of an airport and take into consideration the needs of the carriers, the needs of the passengers, the requests and where we can find the middle ground. There has to be a way of finding out what the magic number is.

[Translation]

Senator Boisvenu: How long have you been working in the aviation industry?

Mr. Lippé: A little more than a year.

Senator Boisvenu: You were not there in 2006?

Mr. Lippé: No, I was not.

Senator Boisvenu: The 2006 report reads as follows:

Although the Canadian model of airport commercialization avoids many of the problems that can arise from price regulation, the airports are in a position to abuse their market power, and their customers argue that some of them do. Bill C-20, Canada Airports Act, which was introduced in the House of Commons in June 2006, is expected to address some of the deficiencies in airport authority governance. . .

It also says, among other things:

. . .an opportunity for users to appeal, in certain circumstances, new or increased fees. . .

Have things changed since 2006?

Mr. Lippé: I would say that we are still in the same situation as we were in 2006. The debate is always the same. Once again, we accept the private airport governance model. We believe that the model is a dynamic one. But we still must be protected from abusive decision-making. We understand, of course, that, even with the best intentions, someone in a monopoly position can easily do what he wants in a situation like ours where, apparently, the industry has no recourse.

Far be it from me to say that airports are acting in bad faith. When you are in that situation, it is clearly natural to try to go a little further when you also know that no recourse is available.

What was said back then could equally well be said today. We are in the same situation.

The Chair: If there are no further questions, I will thank you, Mr. Lippé. As you know, you are our final witness.

Bien sûr, je ne voudrais pas que le gouvernement fédéral reprenne le contrôle des aéroports. Ce n'est pas ce que nous proposons. Nous souhaitons que quelqu'un examine les chiffres d'un aéroport, qu'il prenne en considération les besoins des transporteurs et ceux des passagers et qu'il trouve le juste milieu. Il doit bien y avoir moyen de trouver le chiffre magique.

[Français]

Le sénateur Boisvenu : Vous êtes dans l'industrie de l'aviation depuis combien de temps?

M. Lippé : J'y travaille depuis un peu plus d'un an.

Le sénateur Boisvenu : Vous n'étiez pas là en 2006?

M. Lippé : Non, je n'y étais pas.

Le sénateur Boisvenu : Dans le rapport de 2006, on pouvait lire ce qui suit :

Bien que le modèle canadien de commercialisation aéroportuaire évite beaucoup de problèmes associés à la réglementation des prix, les aéroports sont en mesure d'abuser de leur pouvoir de marché, et leurs clients allèguent que certains le font effectivement. Le projet de loi C-20 : Loi sur les aéroports du Canada, déposé à la Chambre des communes en juin 2006, est censé corriger certaines lacunes de la gouvernance [...]

On dit, entre autres, ce qui suit :

[...] pour les usagers de faire appel, dans certaines circonstances, de la majoration des frais [...]

Les choses ont-elles changé depuis 2006?

M. Lippé : Je vous dirais qu'on est toujours au même endroit depuis 2006. Le débat est toujours le même. Encore une fois, le modèle de gouvernance des aéroports de gestion privée, nous l'acceptons. Nous croyons que c'est un mode dynamique. Nous devons toutefois être protégés contre les abus décisionnels. Et même si les intentions ne sont pas mauvaises, nous comprenons très bien que quelqu'un qui est en position de monopole peut beaucoup plus facilement imposer sa volonté dans un régime comme celui-ci où, apparemment, il n'existe aucun recours pour l'industrie.

Loin de moi de dire que les aéroports sont de mauvaise foi. Évidemment, lorsqu'on se trouve dans une telle situation, il est naturel de tenter d'aller un peu plus loin, sachant également qu'aucun recours n'est disponible.

Ce qui a été dit à l'époque pourrait encore être dit aujourd'hui. Nous sommes dans le même contexte.

Le président : S'il n'y a pas d'autres questions, on vous remercie, monsieur Lippé. Comme vous le savez, vous êtes notre dernier témoin.

[*English*]

I would like to remind the committee that next Wednesday night at 6:45 we will be meeting in camera to start discussions on the first draft of the final report. Between now and then, we will try to get to you at least the structure of what we want in the report and as much information as we can put in it.

[*Translation*]

We meet again on Wednesday evening, at 6:45 p.m. Thank you once more, Mr. Lippé, and good evening.

(The committee adjourned.)

[*Traduction*]

Je rappelle aux membres du comité que, mercredi soir prochain, à 18 h 45, nous nous réunirons à huis clos pour amorcer la discussion au sujet de la première ébauche de notre rapport final. D'ici là, nous ferons en sorte de vous faire parvenir à tout le moins la structure prévue du rapport et le plus d'information possible.

[*Français*]

On se revoit mercredi soir, à 18 h 45. Monsieur Lippé, encore une fois merci, et bonne soirée.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, February 5, 2013

Air Transportation Association of Canada:

John McKenna, President and Chief Executive Officer;
Michael Skrobica, Senior Vice-President and Chief Financial Officer.

Wednesday, February 6, 2013

Association québécoise du transport aérien:

Éric Lippé, President and Chief Executive Officer.

TÉMOINS

Le mardi 5 février 2013

Association du transport aérien du Canada :

John McKenna, président et chef de la direction;
Michael Skrobica, vice-président principal et chef, Direction
des finances.

Le mercredi 6 février 2013

Association québécoise du transport aérien :

Éric Lippé, président-directeur général.