

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, June 2, 2026

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9 a.m. [ET] to examine and report on such issues as may arise from time to time relating to transport and communications generally; and, in camera, for consideration of a draft agenda (future business); and, in camera, to examine and report on the local services provided by the CBC/Radio-Canada to consider a draft report; and, in camera, to examine and report on maintenance of activities or essential services in the federally regulated rail and marine sectors in the case of labour disruptions to consider a draft report.

Senator David M. Wells (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Good morning, everyone. My name is David Wells. I am a senator from Newfoundland and Labrador. I ask my colleagues to introduce themselves.

Senator Simons: Good morning. I'm Senator Paula Simons. I come from Alberta, and I live in Treaty 6 territory.

Senator Wilson: Good morning. Duncan Wilson, British Columbia.

Senator Mohamed: Good morning. Farah Mohamed, Ontario.

[*Translation*]

Senator Quinn: I am Jim Quinn from New Brunswick.

Senator Cormier: Good morning and welcome. I am René Cormier from New Brunswick.

Senator Arnold: I am Dawn Arnold also from New Brunswick.

[*English*]

Senator Lewis: Todd Lewis from Saskatchewan.

[*Translation*]

Senator Aucoin: I am Réjean Aucoin from Nova Scotia.

[*English*]

The Chair: Thank you, colleagues. I would like to welcome everyone with us today, as well as those listening online. I'd also like to welcome a special guest today, 11-year-old Zachary Fathally.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 2 juin 2026

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 heures (HE), pour examiner, afin d'en faire rapport, les questions concernant les transports et les communications en général; et, à huis clos, pour examiner un projet d'ordre du jour (travaux futurs); et, à huis clos, pour étudier, afin d'en faire rapport, les services locaux fournis par CBC/Radio-Canada afin d'étudier une ébauche de rapport; et, à huis clos, pour examiner, afin d'en faire rapport, le maintien des activités ou des services essentiels dans les secteurs ferroviaire et maritime sous réglementation fédérale en cas de perturbations du travail afin d'étudier une ébauche de rapport.

Le sénateur David M. Wells (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bonjour à tous. Je m'appelle David Wells et je suis sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador. J'invite mes collègues à se présenter.

La sénatrice Simons : Bonjour. Je suis la sénatrice Paula Simons. Je viens de l'Alberta et je vis dans le territoire visé par le Traité n° 6.

Le sénateur Wilson : Bonjour. Duncan Wilson, de la Colombie-Britannique.

La sénatrice Mohamed : Bonjour. Farah Mohamed, de l'Ontario.

[*Français*]

Le sénateur Quinn : Jim Quinn, du Nouveau-Brunswick.

Le sénateur Cormier : Bonjour. Bienvenue. René Cormier, du Nouveau-Brunswick.

La sénatrice Arnold : Dawn Arnold, du Nouveau-Brunswick également.

[*Traduction*]

Le sénateur Lewis : Todd Lewis, de la Saskatchewan.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Réjean Aucoin, de la Nouvelle-Écosse.

[*Traduction*]

Le président : Merci, chers collègues. Je tiens à souhaiter la bienvenue à toutes les personnes présentes avec nous aujourd'hui, ainsi qu'à celles qui nous écoutent en ligne. Je tiens également à souhaiter la bienvenue à notre invité spécial d'aujourd'hui, Zachary Fathally, âgé de 11 ans.

Hi, Zachary. Welcome to the committee and to the Senate of Canada. Zachary is shadowing Senator Mohamed for the day. Senator Mohamed, would you like to give us an introduction on what Zachary is doing with you today?

Senator Mohamed: Sure. Zachary and I met when he was lobbying for the online harms act, and I was very impressed. He wants to become a senator, so today he will be joining me in committee and going to a stakeholder meeting with me. He will then be coming to the Senate and be recognized by the Speaker. And if he still has some fire in him, we are going to put him through the drill and get him to give us some feedback on what he saw today. So, Zachary, you are spending the day with me.

The Chair: It is very special to have you here, Zachary. Thank you.

Colleagues, we are meeting today to discuss the impact on airfares of temporarily suspending the federal fuel excise tax on aviation fuels. With that, I would like to introduce our witnesses for today: from Air Canada, we have David Rheault, Vice President, Government and Community Relations; from the National Airlines Council of Canada, Jeff Morrison, President and Chief Executive Officer; from the Air Transport Association of Canada, Julie Mailhot, President and Chief Executive Officer; and, from the Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels, Geoff Tauvette, Executive Director. Thank you for joining us today.

Witnesses will provide opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by questions from senators. I invite Mr. Rheault to give his opening remarks, followed by Mr. Morrison, Ms. Mailhot and Mr. Tauvette. The floor is yours, Mr. Rheault.

[Translation]

David Rheault, Vice-President, Government and Community Relations, Air Canada: Thank you very much, Mr. Chair.

Good morning, honourable senators.

[English]

Most importantly, good morning, Zachary. It is a pleasure to have you with us today.

[Translation]

Air Canada is the largest airline in the country and operates the largest global network connecting Canada to every inhabited

Bonjour, Zachary. Bienvenue au comité et au Sénat du Canada. Zachary accompagne la sénatrice Mohamed pour la journée. Sénatrice Mohamed, pourriez-vous nous expliquer en quelques mots ce que Zachary va faire avec vous aujourd'hui?

La sénatrice Mohamed : Bien sûr. Zachary et moi nous sommes rencontrés alors qu'il militait en faveur de la loi sur les préjudices en ligne, et j'ai été très impressionnée. Il veut devenir sénateur; c'est pourquoi il m'accompagnera aujourd'hui au comité et assistera avec moi à une réunion des intervenants. Il se rendra ensuite au Sénat, où il sera présenté par le Président. Et s'il a encore de l'énergie, nous allons le mettre à l'épreuve et lui demander de nous faire part de ses impressions sur ce qu'il aura vu aujourd'hui. Alors, Zachary, vous passez la journée en ma compagnie.

Le président : C'est un grand plaisir de vous avoir ici, Zachary. Je vous remercie.

Chers collègues, nous nous réunissons aujourd'hui pour discuter de la suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale sur les carburants d'aviation et son incidence sur les tarifs aériens. Sur ce, je voudrais présenter nos témoins pour aujourd'hui : d'Air Canada, nous accueillons David Rheault, vice-président, Relations avec les gouvernements et les collectivités; du Conseil national des lignes aériennes du Canada, nous entendrons Jeff Morrison, président et chef de la direction; de l'Association du transport aérien du Canada, nous accueillons Julie Mailhot, présidente et cheffe de la direction; et, du Conseil canadien des carburants d'aviation durables, nous accueillons Geoff Tauvette, directeur général. Merci à tous d'être parmi nous aujourd'hui.

Les témoins prononceront chacun une déclaration liminaire d'environ cinq minutes, qui sera suivie d'une période de questions avec les sénateurs. J'invite M. Rheault à présenter sa déclaration liminaire, suivi de M. Morrison, Mme Mailhot, puis M. Tauvette. La parole est à vous, monsieur Rheault.

[Français]

David Rheault, vice-président, Relations avec les gouvernements et les collectivités, Air Canada : Merci beaucoup, monsieur le président.

Bonjour, honorables sénateurs.

[Traduction]

Avant toute chose, bonjour, Zachary. C'est un plaisir de vous avoir parmi nous aujourd'hui.

[Français]

Air Canada est la plus importante société aérienne au pays et exploite le plus vaste réseau mondial qui relie le Canada à tous

continent. In total, we serve more than 180 airports worldwide, including 50 in Canada, and are present in nearly 60 countries.

[English]

We are proud to connect Canada to the world and of the important role we play for the economy. Air Canada directly employs over 40,000 people in Canada and, through our activities, supports over 260,000 jobs, including in spinoff industries.

In 2025, we welcomed more than 40 million passengers, and I would like to sincerely thank them for flying with us.

With our regional airline partners, we operate a fleet that includes over 350 aircraft. The fuel used throughout our global operations cost around \$5 billion last year, representing about 25% of operating expenses.

[Translation]

The sharp increase in global fuel prices in recent months is a significant external shock to our industry. It places considerable financial pressure on carriers, who must adjust to protect their liquid assets in an uncertain and unpredictable context.

This industry-wide challenge influences how carriers look at capacity, pricing and risk management. In this context, we seek to mitigate as much as possible the impacts on our schedule and protect our cash flow and balance sheet.

To put this in perspective, Air Canada projected a fuel price of about \$0.90 per litre this year. However, at the height of the crisis, prices rose to \$1.80 a litre. Given the volumes of fuel we use, every one-cent increase in the price of fuel results in an additional annualized cost of \$50 million. Depending on how long this crisis lasts, the additional costs will be in the billions.

[English]

Air Canada is working hard to mitigate the impact of these increased costs on our schedule and passengers to the extent that is possible.

[Translation]

At the end of April, when we disclosed our quarterly results, we estimated being able to offset between 50% and 60% of this cost increase in part by reviewing our capacity and increasing prices. As a result, we have reduced the offer period of some

les continents habités. Au total, nous desservons plus de 180 aéroports dans le monde, dont 50 au Canada, et sommes présents dans près de 60 pays.

[Traduction]

Nous sommes fiers de relier le Canada au reste du monde et du rôle important que nous jouons pour l'économie. Air Canada emploie directement 40 000 personnes au Canada et, par ses activités, en soutient plus de 260 000 autres, notamment dans les secteurs connexes.

En 2025, nous avons accueilli plus de 40 millions de passagers, et je tiens à les remercier sincèrement d'avoir choisi de voyager avec nous.

Avec nos compagnies aériennes régionales partenaires, nous exploitons une flotte de plus de 350 appareils. Le carburant utilisé dans l'ensemble de nos opérations mondiales a coûté environ 5 milliards de dollars l'année dernière, soit près de 25 % des dépenses d'exploitation.

[Français]

La forte hausse des prix mondiaux du carburant au cours des derniers mois constitue un choc externe important pour notre industrie. Elle met une pression financière considérable sur les transporteurs, qui doivent s'ajuster pour protéger leurs liquidités dans un contexte d'incertitude et d'imprévisibilité.

Il s'agit d'un défi à l'échelle de l'industrie qui influence la manière dont les transporteurs abordent la capacité, la tarification et la gestion des risques. Dans ce contexte, nous cherchons à atténuer autant que possible les impacts sur notre horaire ainsi qu'à protéger nos flux de trésorerie et notre bilan financier.

Pour donner un ordre de grandeur, Air Canada avait prévu un prix du carburant d'environ 0,90 \$ le litre cette année. Or, au plus fort de la crise, les prix ont monté jusqu'à 1,80 \$ le litre. Compte tenu des volumes de carburant que nous consommons, chaque cent d'augmentation du prix du carburant entraîne un coût annualisé supplémentaire de 50 millions de dollars. Selon la durée de cette crise, les coûts additionnels engendrés seront de plusieurs milliards.

[Traduction]

Air Canada déploie tous les efforts possibles pour atténuer l'impact de cette hausse des coûts sur ses horaires et sur ses passagers.

[Français]

Lors de la divulgation de nos résultats trimestriels fin avril, nous avons estimé avoir pu compenser entre 50 % et 60 % de cette hausse de coûts, notamment par une révision de notre capacité et par des hausses tarifaires. Ainsi, nous avons réduit la

seasonal routes and adjusted capacity on others. To be more specific, higher fuel prices have affected some less profitable routes.

[English]

The federal government's suspension of the fuel excise tax is a welcome step in the right direction and sends a positive signal. However, the excise tax is 4 cents per litre and applies to fuel used on domestic flights. For us, the value of the reduction represents about 0.5% of our total fuel cost last year.

With respect to fuel supply, which I know has been widely questioned in the media, I would like to underline that we are very confident in the supply in Canada and abroad. In Canada, we have significant infrastructure and inventory, and we count on strong supply fluidity.

In other countries, we communicate with our suppliers daily to ensure the reliability of their capacity and supply chains. We continue to monitor the global environment but remain highly confident in the consistent supply for our operations.

[Translation]

This situation highlights the impact global geopolitical challenges have on our industry as well as the direct impact they have on our operations. Only airlines with strong balance sheets and real global competitiveness can face such headwinds.

In this regard, we note that this Senate committee published a comprehensive report in 2012 entitled *The Future of Canadian Air Travel —toll booth or spark plug?: report on the future growth and global competitiveness of Canada's airports*. This report made a number of recommendations to strengthen the industry while denouncing what it called a "club sandwich" of taxes and fees paid by Canadian travellers.

It has now been 14 years since it was published, and no major changes have been made to review our industry's competitiveness. Other reports published since have made similar recommendations.

This is the best way for the government to ensure air carriers can continue to provide the connectivity that is essential to our communities, our economy and, more broadly, to Canadians.

Thank you.

durée de certaines liaisons saisonnières et avons ajusté la capacité sur d'autres en réponse à ce choc. Plus particulièrement, la hausse du prix du carburant a affecté certaines liaisons à plus faible rentabilité.

[Traduction]

La suspension de la taxe d'accise sur le carburant par le gouvernement fédéral est une mesure bienvenue qui va dans la bonne direction et envoie un signal positif. Toutefois, la taxe d'accise s'élève à 4 cents par litre et s'applique au carburant utilisé pour les vols intérieurs. Pour nous, la valeur de cette réduction représente environ 0,5 % de notre coût total de carburant de l'année dernière.

En ce qui concerne l'approvisionnement en carburant, qui, je le sais, a été largement remis en question dans les médias, je tiens à souligner que nous avons entière confiance dans l'approvisionnement au Canada et à l'étranger. Au Canada, nous disposons d'infrastructures et de stocks importants, et nous comptons sur une grande fluidité de l'approvisionnement.

Dans d'autres pays, nous sommes en contact quotidien avec nos fournisseurs afin de nous assurer de la fiabilité de leurs capacités et de leurs chaînes d'approvisionnement. Nous continuons à suivre de près la situation mondiale, mais restons très confiants quant à la continuité de l'approvisionnement pour nos opérations.

[Français]

Cette situation met en lumière le degré d'exposition de notre industrie aux défis géopolitiques mondiaux ainsi que l'impact direct qu'ils ont sur nos activités. Seuls des transporteurs aériens disposant de bilans solides et d'une réelle compétitivité à l'échelle mondiale peuvent faire face à de tels vents contraires.

À cet égard, nous tenons à souligner que ce même comité sénatorial a publié en 2012 un rapport exhaustif intitulé *L'avenir des déplacements aériens au Canada —poste de péage ou bougie d'allumage? : rapport sur la croissance future et la compétitivité internationale des aéroports du Canada*. Ce rapport formulait un certain nombre de recommandations visant à renforcer l'industrie, tout en dénonçant ce qu'il appelait un « club sandwich » de taxes et frais payés par les voyageurs canadiens.

Cela fait maintenant 14 ans qu'il a été publié, et aucun changement majeur n'a été apporté pour revoir la compétitivité de notre industrie. D'autres rapports ont depuis proposé des recommandations similaires.

Pour le gouvernement, c'est la meilleure façon de garantir que les transporteurs aériens puissent continuer d'offrir la connectivité essentielle à nos communautés, à notre économie et, plus largement, aux Canadiens.

Je vous remercie.

[English]

Of course, I will be available for your questions.

The Chair: Thank you, Mr. Rheault.

Mr. Morrison.

Jeff Morrison, President and Chief Executive Officer, National Airlines Council of Canada: Good morning.

[Translation]

Thank you, everyone.

[English]

For those unfamiliar with the National Airlines Council of Canada, or NACC, we are the trade association representing Canada's largest passenger airlines: Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP and WestJet.

Thank you for inviting us to discuss fuel price increases and the temporary suspension of the federal aviation fuel surtax.

[Translation]

I will say upfront that NACC strictly adheres to federal Competition Act guidelines which prohibits discussion of commercial pricing strategies or practices amongst members, which imposes limits on what I can discuss.

Over the past few months, Canada's aviation system has witnessed a number of geopolitical shocks that have had significant implications on Canada's airlines. The oil embargo of Cuba has shuttered travel to that country. Softening in U.S. travel demand has required schedule modifications. There remains a ban on Russian overflights due to the continuing war in Ukraine.

[English]

And, of course, military action in Iran has had unprecedented impacts on oil and jet fuel markets. All these examples are putting significant operational and financial pressures on airlines.

Regarding jet fuel prices, according to the International Air Transport Association, or IATA, for the week ending May 15, 2026, the global average jet fuel price rose 80.5% compared to the previous year. All of that increase has been registered since the start of military action in Iran in late February.

[Traduction]

Bien sûr, je me tiens à votre disposition pour vos questions.

Le président : Je vous remercie, monsieur Rheault.

Monsieur Morrison, je vous en prie.

Jeff Morrison, président et chef de la direction, Conseil national des lignes aériennes du Canada : Bonjour.

[Français]

Merci, tout le monde.

[Traduction]

Pour ceux qui ne connaissent pas le Conseil national des lignes aériennes du Canada, ou le CNLAC, nous sommes l'association professionnelle qui représente les plus grandes compagnies aériennes de passagers du Canada : Air Canada, Air Transat, Jazz Aviation LP et WestJet.

Merci de nous avoir invités à discuter de la hausse des prix du carburant et de la suspension temporaire de la surtaxe fédérale sur le carburant d'aviation.

[Français]

Je tiens à préciser d'emblée que le Conseil national des lignes aériennes du Canada respecte scrupuleusement les directives de la Loi sur la concurrence fédérale, qui interdit à ses membres de discuter des stratégies ou pratiques commerciales en matière de prix, ce qui limite les sujets que je peux aborder.

Au cours des derniers mois, le secteur aérien canadien a subi plusieurs chocs géopolitiques ayant eu des répercussions importantes sur les compagnies aériennes canadiennes. L'embargo pétrolier imposé à Cuba a paralysé les voyages vers ce pays. Le ralentissement de la demande de voyages aux États-Unis a nécessité des modifications d'horaires. L'interdiction de survol de la Russie demeure en vigueur en raison du conflit en Ukraine.

[Traduction]

Et, bien sûr, l'intervention militaire en Iran a eu des répercussions sans précédent sur les marchés du pétrole et du carburant d'aviation. Tous ces facteurs exercent une pression opérationnelle et financière considérable sur les compagnies aériennes.

En ce qui concerne les prix du carburant d'aviation, selon l'Association internationale du transport aérien, ou IATA, pour la semaine se terminant le 15 mai 2026, le prix moyen mondial du carburant d'aviation a enregistré une hausse de 80,5 % par rapport à l'année précédente. Toute cette augmentation a été enregistrée depuis le début de l'action militaire en Iran fin février.

Throughout March and April 2026, that figure was well over 100%; in other words, jet fuel prices had more than doubled. Furthermore, given that jet fuel is more complex and expensive to refine than other fuels, jet fuel's refining costs have tripled, far surpassing other fuels as far as increased prices, which is why aviation is being hit harder than other sectors.

For airlines in Canada and globally, fuel typically represents the highest or second-highest budget line item. On average, fuel represents between roughly 25% and 30% of an airline's expenses. When that one line item doubles in cost, the financial impacts are obvious and significant. For example, a few weeks ago, one of NACC's members publicly reported \$70 million in added costs due to increased aviation fuel prices, which was a 75% increase compared to a year prior.

The temporary removal on April 14 of the 4-cent federal surtax on aviation fuel, which is the fuel used by NACC carriers, was, as Mr. Rheault mentioned, certainly welcome. It was an acknowledgement by the federal government of the challenges facing aviation due to this unprecedented increase, and it has helped to "soften the blow." However, in the absence of other measures, its impact on fares is minimal.

A rough estimate, as my colleague Ms. Mailhot mentioned, is that the savings of that measure have equated to roughly anywhere from \$1.50 to \$2 per passenger. Although any saving is welcome, the scale of that relief was negligible relative to the magnitude of rising fuel costs and, therefore, could not materially offset the need for price adjustments, particularly when fuel costs remain extremely volatile. In addition, the federal surtax did not apply to international flights, only domestic; therefore, the suspension of the surtax will have no impact on international flights.

In terms of airfares, although most airlines in Canada and around the world have implemented temporary surcharges, fare increases or have adjusted routes in response to the dramatic rise in fuel costs, these adjustments are continually being re-evaluated in light of global developments.

[Translation]

It is in an airlines' best interest to offer the lowest possible prices, as they all compete for the same clients and markets, and we know from public opinion polling that cost is the top

Tout au long des mois de mars et avril 2026, ce chiffre a largement dépassé les 100 %; en d'autres termes, les prix du carburant d'aviation avaient plus que doublé. De plus, étant donné que le carburant d'aviation est plus complexe et coûteux à raffiner que d'autres carburants, ses coûts de raffinage ont triplé, dépassant de loin ceux des autres carburants en termes d'augmentation des prix. Cela explique pourquoi le secteur de l'aviation est plus durement touché que les autres secteurs.

Pour les compagnies aériennes au Canada et dans le monde, le carburant représente généralement le premier ou le deuxième poste budgétaire le plus important. En moyenne, le carburant représente environ entre 25 et 30 % des dépenses d'une compagnie aérienne. Lorsque ce seul poste budgétaire double de coût, les répercussions financières sont évidentes et considérables. Par exemple, il y a quelques semaines, un des membres du CNLAC a annoncé publiquement une augmentation de 70 millions de dollars des coûts en raison de la hausse des prix du carburant d'aviation, soit une augmentation de 75 % par rapport à l'année précédente.

La suppression temporaire, le 14 avril, de la surtaxe fédérale de 4 cents sur le carburant d'aviation, qui est le carburant utilisé par les transporteurs du CNLAC, a été, comme l'a mentionné M. Rheault, certainement bienvenue. Il s'agissait d'une reconnaissance, de la part du gouvernement fédéral, des difficultés auxquelles se heurte le secteur de l'aviation en raison de cette hausse sans précédent, et cela a contribué à « amortir le choc ». Cependant, en l'absence d'autres mesures, son impact sur les tarifs est minime.

Selon une estimation approximative, comme l'a mentionné ma collègue, Mme Mailhot, cette mesure permettrait d'économiser entre 1,50 \$ et 2 \$ par passager. Bien que toute économie soit la bienvenue, l'ampleur de cet allègement s'est révélée négligeable face à la flambée des coûts du carburant et, par conséquent, n'a pas pu compenser de manière significative la nécessité d'ajuster les prix, d'autant plus que les coûts du carburant restent extrêmement volatils. De plus, la surtaxe fédérale ne s'appliquait pas aux vols internationaux, seulement aux vols intérieurs; par conséquent, la suspension de la surtaxe n'aura aucun impact sur les vols internationaux.

En ce qui concerne les tarifs aériens, bien que la plupart des compagnies aériennes au Canada et dans le monde aient mis en place des surtaxes temporaires, augmenté les tarifs ou ajusté les itinéraires en réponse à la hausse spectaculaire des coûts du carburant, ces ajustements sont continuellement réévalués à la lumière de l'évolution de la situation mondiale.

[Français]

Il est dans l'intérêt des compagnies aériennes de proposer les tarifs les plus bas possibles, car elles se disputent les mêmes clients ainsi que les mêmes marchés, et les sondages d'opinion

motivating factor for passengers. More affordable air travel is a top NACC priority.

[English]

On behalf of NACC's commitment to improve affordability, in February 2026, NACC released a study undertaken by the renowned economic firm Oxera that measured the impact of lower federal fees and charges using different models and the impacts on such things as airfares, government revenue, GDP and employment. The report emphasizes that the Canadian model of high charges, fees and regulations is one of the most costly in the world. There are ways in which costs to the passenger can be lowered.

We'd be pleased to provide a copy of the study to the committee, and I'd be happy to discuss the findings of the report in more detail.

Lastly, this current fuel crisis demonstrates the need for greater energy independence while also considering climate change implications. In aviation, the answer to both these issues is sustainable aviation fuel, or SAF, which is a low-emitting alternative fuel. I'm sure my colleague Mr. Tauvette will discuss SAF more, but as the co-chair of Canada's Sustainable Aviation Task Force, I'd certainly welcome a discussion on SAF's potential.

[Translation]

Thank you, honourable senators. I look forward to your questions.

[English]

The Chair: Thank you, Mr. Morrison.

I now invite Ms. Mailhot to give her opening remarks.

[Translation]

Julie Mailhot, President and Chief Executive Officer, Air Transport Association of Canada: Good morning, Mr. Chair, honourable senators, and Mr. Zachary.

Thank you for inviting me to appear today.

My name is Julie Mailhot, and I am the President and Chief Executive Officer of the Air Transport Association of Canada, or ATAC.

ATAC represents a wide range of commercial air transportation operators across the country, including regional

démontrent que le prix est le principal facteur de motivation des passagers. Rendre les voyages aériens plus abordables est une priorité absolue pour le CNLA.

[Traduction]

Conformément à son engagement à améliorer l'abordabilité, le CNLAC a publié, en février 2026, une étude réalisée par le cabinet économique de renom Oxera, qui a modélisé l'impact d'une baisse des redevances et des taxes fédérales, ainsi que ses répercussions sur les tarifs aériens, les recettes publiques, le PIB et l'emploi. Le rapport souligne que le modèle canadien, caractérisé par des frais, des redevances et une réglementation élevés, est l'un des plus coûteux au monde. Il existe des moyens de réduire les coûts pour le passager.

Nous serions ravis de fournir une copie de cette étude au comité, et je serais heureux de discuter plus en détail des conclusions du rapport.

Enfin, la crise actuelle du carburant démontre la nécessité d'une plus grande indépendance énergétique tout en tenant compte des implications liées aux changements climatiques. Dans le domaine de l'aviation, la réponse à ces deux enjeux réside dans le carburant d'aviation durable, ou SAF, qui est un carburant alternatif à faibles émissions. Je suis certain que mon collègue, M. Tauvette, pourra vous en dire plus sur le SAF, mais en tant que coprésident du Groupe de travail sur le développement durable de l'aviation du Canada, je serais ravi de participer à une discussion sur le potentiel du SAF.

[Français]

Merci, honorables sénateurs. Je serai heureux de répondre à vos questions.

[Traduction]

Le président : Je vous remercie, monsieur Morrison.

J'invite maintenant Mme Mailhot à présenter sa déclaration liminaire.

[Français]

Julie Mailhot, présidente et cheffe de la direction, Association du transport aérien du Canada : Bonjour, monsieur le président, honorables sénateurs et monsieur Zachary.

Je vous remercie de m'avoir invitée à comparaître aujourd'hui.

Je m'appelle Julie Mailhot et je suis présidente et cheffe de la direction de l'Association du transport aérien du Canada, l'ATAC.

L'ATAC représente une vaste gamme d'exploitants du transport aérien commercial à travers le pays, y compris des

and national airlines, many of which provide essential services to remote and northern communities, as well as flight training units.

I want to begin by expressing our appreciation to the Government of Canada for its decision to temporarily suspend the federal excise tax on aviation fuel. It is a welcome and timely measure that recognizes the significant cost pressures the aviation sector is facing.

However, it is important to fully understand the tangible impact of this measure. The federal excise tax represents only a small portion of the overall cost of aviation fuel. In reality, this measure results in modest savings when broken down by passenger.

[English]

Based on input from our members, the 4-cent-per-litre relief translates into savings ranging from approximately \$0.51 per passenger on shorter flights up to \$2.37 on longer domestic flights. It is important to note that even these estimates can vary, as it is difficult to calculate a precise per-passenger amount. This is because fuel burn, and therefore total fuel cost, varies based on aircraft type, weight, distance, routing, weather and temperature, making overall fuel expenses inherently variable and difficult to predict.

Fuel prices have been highly volatile. Because fuel is typically priced in U.S. dollars, operators are exposed not only to global market fluctuations but also to foreign exchange risk, adding further cost uncertainty. Prices can also vary significantly by airport, including differences driven by airport fees and provincial taxes.

While any relief is appreciated, this level of savings does not materially offset the sharp increase in fuel costs. Jet fuel prices have risen significantly in recent months and remain unpredictable. Fuel is the largest operating expense for many airlines, and these increases are placing real pressure across the system.

I would also like to highlight an important issue related to aviation gasoline, or AVGAS. Some aircraft, particularly those used by smaller operators serving rural, remote or northern communities, use AVGAS rather than Jet A fuel. As initially drafted, the suspension did not include leaded AVGAS, which raised concerns about unequal treatment across the sector.

compagnies aériennes régionales et nationales, dont plusieurs assurent des services essentiels aux collectivités éloignées et nordiques, ainsi que des unités de formation au pilotage.

Je tiens d'abord à exprimer notre reconnaissance à l'égard de la décision du gouvernement du Canada de suspendre temporairement la taxe d'accise fédérale sur le carburant d'aviation. Il s'agit d'une mesure bienvenue et opportune qui reconnaît les importantes pressions sur les coûts auxquelles le secteur de l'aviation fait face.

Cependant, il est important de bien comprendre l'impact concret de cette mesure. La taxe d'accise fédérale ne représente qu'une faible part du coût global du carburant d'aviation. En pratique, cette suspension se traduit par des économies modestes lorsqu'elle est ventilée par passager.

[Traduction]

D'après les informations fournies par nos membres, la réduction de 4 cents par litre se traduit par des économies allant d'environ 0,51 \$ par passager sur les vols courts jusqu'à 2,37 \$ sur les vols intérieurs plus longs. Il convient de noter que même ces estimations peuvent varier, car il est difficile de calculer un montant précis par passager. En effet, la consommation de carburant, et donc le coût total du carburant, varie en fonction du type d'avion, de son poids, de la distance, de l'itinéraire, des conditions météorologiques et de la température, ce qui rend les dépenses globales en carburant intrinsèquement variables et difficiles à prévoir.

Les prix du carburant ont été très volatils. Le carburant étant généralement facturé en dollars américains, les exploitants sont exposés non seulement aux fluctuations du marché mondial, mais aussi au risque de change, ce qui ajoute encore à l'incertitude des coûts. Les prix peuvent également varier considérablement d'un aéroport à l'autre, notamment en raison des différences liées aux redevances aéroportuaires et aux taxes provinciales.

Bien que toute mesure d'allègement soit la bienvenue, ce niveau d'économies ne compense pas de manière significative la forte augmentation des coûts du carburant. Les prix du carburant d'aviation ont considérablement augmenté ces derniers mois et demeurent imprévisibles. Le carburant représente la principale dépense d'exploitation pour de nombreuses compagnies aériennes, et ces hausses exercent une réelle pression sur tout le secteur.

Je tiens également à souligner un point important concernant l'essence d'aviation, ou AVGAS. Certains aéronefs, en particulier ceux utilisés par de petits exploitants desservant des communautés rurales, isolées ou nordiques, utilisent de l'AVGAS plutôt que le carburacteur Jet A. Dans sa version initiale, la suspension n'incluait pas l'AVGAS au plomb, ce qui a suscité des inquiétudes quant à une inégalité de traitement au sein du secteur.

The government has since indicated its intention to address this, which we welcome. However, until this is fully implemented, not all operators are benefitting equally from the relief. For many smaller and community-based operators, fuel costs represent an even greater share of operating expenses, and access to relief measures is particularly important to maintaining service.

This highlights the importance of ensuring that policy measures reflect the full diversity of Canada's aviation sector, especially for operators that provide essential connectivity in regions with few or no transportation alternatives. In this context, while the suspension helps to moderate some cost pressures, it does not translate into meaningful reductions in airfares. Airline pricing reflects multiple factors, including fuel, labour, maintenance and regulatory requirements. At present, these pressures continue to outweigh the modest relief provided.

We have also seen a gap between expectations and reality. Some travellers anticipated lower fares or the elimination of fuel surcharges. In the current environment, however, that is not possible.

Airlines across Canada continue to face difficult decisions. Some are adjusting their networks, including reducing service or suspending routes that are no longer financially sustainable. This has real consequences, particularly for remote and northern communities that depend on reliable air services for access to health care, education and economic opportunities.

While the excise tax suspension is a positive step, it is not sufficient on its own to ensure the long-term sustainability of Canada's air transport sector. Canada remains a high-cost aviation environment, with a cumulative burden of fees, taxes and regulatory requirements that are ultimately borne by the passenger.

In closing, the suspension has provided modest but welcome relief during a challenging period. However, it is only one part of a broader affordability and sustainability issue. The volatility in global fuel markets, combined with exchange rate pressures, also highlights the importance of strengthening domestic capacity for sustainable aviation fuel. Doing so could improve fuel security and support a more resilient and self-sufficient aviation sector in Canada.

Le gouvernement a depuis fait part de son intention de remédier à cette situation, ce dont nous nous réjouissons. Toutefois, tant que cette mesure n'est pas pleinement mise en œuvre, tous les exploitants ne bénéficient pas de la même manière de cet allègement. Pour de nombreux petits exploitants et exploitants communautaires, les coûts de carburant représentent une part encore plus importante des dépenses d'exploitation, et l'accès aux mesures d'allègement est particulièrement important pour le maintien du service.

Cela souligne l'importance de veiller à ce que les mesures politiques tiennent compte de toute la diversité du secteur aérien canadien, en particulier pour les exploitants qui assurent une connectivité essentielle dans des régions où les options de transport sont limitées, voire inexistantes. Dans ce contexte, bien que la suspension contribue à atténuer certaines pressions sur les coûts, elle ne se traduit pas par des réductions significatives des tarifs aériens. La tarification des compagnies aériennes tient compte de multiples facteurs, notamment le carburant, la main-d'œuvre, la maintenance et les exigences réglementaires. À l'heure actuelle, ces pressions continuent de l'emporter sur le modeste allègement accordé.

Nous avons également constaté un écart entre les attentes et la réalité. Certains voyageurs s'attendaient à une baisse des tarifs ou à la suppression des surcharges de carburant. Dans le contexte actuel, cela n'est toutefois pas possible.

Les compagnies aériennes à travers le Canada continuent de faire face à des décisions difficiles. Certaines réajustent leurs réseaux, notamment en réduisant leurs services ou en suspendant des liaisons qui ne sont plus viables financièrement. Cela engendre des conséquences concrètes, en particulier pour les communautés isolées et du Nord qui dépendent de services aériens fiables pour accéder aux soins de santé, à l'éducation et aux débouchés économiques.

Si la suspension de la taxe d'accise constitue une mesure positive, elle ne suffit pas à elle seule à garantir la viabilité à long terme du secteur du transport aérien au Canada. Le Canada demeure un marché de l'aviation aux coûts élevés, caractérisé par un cumul de redevances, de taxes et de contraintes réglementaires dont le fardeau financier, en fin de compte, pèse sur le passager.

En conclusion, cette suspension a apporté un soulagement modeste, mais bienvenu durant une période difficile. Cependant, elle ne représente qu'une partie d'un problème plus large lié à l'accessibilité financière et à la viabilité. La volatilité des marchés mondiaux du carburant, combinée aux pressions sur les taux de change, souligne également l'importance de renforcer la capacité nationale en matière de carburants d'aviation durables. Cela permettrait d'améliorer la sécurité d'approvisionnement en carburant et de soutenir un secteur de l'aviation plus résilient et plus autonome au Canada.

We appreciate the committee's attention to this issue, and I look forward to your questions in English or in French. Thank you.

The Chair: Thank you very much for that, Ms. Mailhot.

Mr. Tauvette, the floor is yours.

Geoff Tauvette, Executive Director, Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels: Senators and Zachary, good morning. Thank you for the invitation to appear in front of the committee today to discuss aviation fuel supply in Canada.

[Translation]

As mentioned, my name is Geoff Tauvette, and I am the executive director of the Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels, or C-SAF.

[English]

C-SAF was created by leaders from over 60 airlines operating in Canada seeking to bring together key industry stakeholders and government to accelerate the commercial production and use of Canadian-made, low-carbon and sustainable aviation fuels in Canada. We work collaboratively with the entire SAF value chain to advance SAF production in Canada, from canola farmers and crushers in Saskatchewan to refiners in Alberta, Ontario and Newfoundland to technology and biofuels developers and, finally, the airlines that will ultimately use the fuel.

C-SAF's mission is for Canada to develop and build this critical industry to not only reduce aviation emissions but also enhance our domestic energy security and provide some protection from geopolitical uncertainty that affects the price of commodities like aviation fuel.

Sustainable aviation fuel is a liquid, drop-in fuel that is safe to use on planes and also reduces greenhouse gas emissions. SAF is made from renewable feedstocks, like canola and wood chips, that meet domestic and international sustainability guidelines.

SAF is critical to the future of low-carbon aviation and is the only technology that can be readily scaled to meet the industry's needs. In 2023, C-SAF launched Canada's first SAF roadmap, a plan to build a feedstocks-to-fuels SAF supply chain in Canada.

Nous nous réjouissons de l'attention que porte le comité à cette question, et je me ferai un plaisir de répondre à vos questions en anglais ou en français. Je vous remercie.

Le président : Merci beaucoup pour votre intervention, madame Mailhot.

Monsieur Tauvette, la parole est à vous.

Geoff Tauvette, directeur général, Conseil canadien des carburants d'aviation durables : Sénateurs, Zachary, bonjour. Je vous remercie de m'avoir invité à comparaître aujourd'hui devant le comité pour discuter de l'approvisionnement en carburant d'aviation au Canada.

[Français]

Comme on l'a indiqué, je m'appelle Geoff Tauvette et je suis directeur général du Conseil canadien des carburants d'aviation durables, le C-SAF.

[Traduction]

Le C-SAF a été créé par des dirigeants de plus de 60 compagnies aériennes opérant au Canada, dans le but de rassembler les principaux acteurs du secteur et les pouvoirs publics afin d'accélérer la production commerciale et l'utilisation de carburants d'aviation durables et à faible teneur en carbone fabriqués au Canada. Nous travaillons en collaboration avec l'ensemble de la chaîne de valeur des carburants d'aviation durables afin de faire progresser la production du SAF au Canada, depuis les producteurs et les triturateurs de canola de la Saskatchewan jusqu'aux raffineurs de l'Alberta, de l'Ontario et de Terre-Neuve-et-Labrador, en passant par les concepteurs de technologies et de biocarburants et, enfin, les compagnies aériennes qui utiliseront ultimement ce carburant.

La mission du C-SAF est de permettre au Canada de développer et de mettre en place cette industrie essentielle non seulement pour réduire les émissions de l'aviation, mais aussi pour renforcer notre sécurité énergétique nationale et offrir une certaine protection contre l'incertitude géopolitique qui affecte le prix des matières premières telles que le carburant d'aviation.

Le carburant d'aviation durable est un carburant liquide de substitution qui peut être utilisé en toute sécurité dans les avions et qui permet également de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Le SAF est fabriqué à partir de matières premières renouvelables, telles que le canola et les copeaux de bois, qui répondent aux directives nationales et internationales en matière de durabilité.

Le SAF est essentiel à l'avenir d'une aviation à faibles émissions de carbone et constitue la seule technologie pouvant être facilement déployée à grande échelle pour répondre aux besoins de l'industrie. En 2023, le C-SAF a lancé la première

This plan sets a target of 1 billion litres of SAF being produced in Canada by 2030, which represents about 10% of total jet fuel demand.

Today, however, Canada still does not produce any SAF. We lag in terms of support offered to our SAF producers, especially when compared to the United States. The U.S. accelerated SAF starting in 2022 under the Inflation Reduction Act, where producers received the highest biofuels tax credit of \$1.75 a gallon, recognizing that SAF is more expensive to produce than other biofuels.

Furthermore, various states offered stackable procurement incentives, thereby committing to the build-out of the entire SAF supply chain. These incentives resulted in SAF facilities being built in the U.S., which helped support domestic clean energy security for the U.S. while driving home massive opportunities for the agriculture and biofuel sectors across America.

Accordingly, C-SAF has advocated for measures to develop our SAF industry, including, one, an enhanced multiplier for SAF under the Clean Fuel Regulations; two, creation of an investment incentive program to help shovel-ready SAF projects to proceed to final investment decisions; and three, the implementation of a national SAF strategy that includes a competitive incentive package. By doing this, the government will enhance Canada's domestic energy security and help protect the aviation industry from future shocks.

It is important to note that, today, about a third of Canada's aviation fuel supply is reliant on international imports, the vast majority from the U.S. and Asia. With no SAF production here, it is a missed opportunity for Canada to onshore domestic energy supply for such a critical industry.

The aviation industry contributes well over \$112 billion to Canada's GDP, supporting over 810,000 jobs across the country when you consider the impact of aviation, associated supply chains and tourism. Without reliable access to a domestic supply of SAF, these benefits will stay grounded in the future.

These were the findings from our impact assessment conducted last year, which I am happy to share with the committee through the clerk.

feuille de route du Canada pour le SAF, un plan visant à bâtir une chaîne d'approvisionnement en SAF allant de la matière première jusqu'au carburant au Canada.

Ce plan fixe un objectif de production d'un milliard de litres de SAF au Canada d'ici 2030, ce qui représente environ 10 % de la demande totale de carburant d'aviation.

Aujourd'hui, cependant, le Canada ne produit toujours pas de SAF. Nous accusons un retard en matière de soutien apporté à nos producteurs de SAF, surtout par rapport aux États-Unis. Dès 2022, les États-Unis ont accéléré le développement du SAF dans le cadre de la Inflation Reduction Act, en offrant aux producteurs le crédit d'impôt pour biocarburants le plus élevé, soit 1,75 \$ le gallon, reconnaissant ainsi que le SAF est plus coûteux à produire que les autres biocarburants.

De plus, divers États ont proposé des incitations à l'achat cumulables, s'engageant ainsi à développer l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en SAF. Ces incitatifs ont conduit à la construction d'installations de SAF aux États-Unis, ce qui contribue à renforcer la sécurité énergétique nationale du pays tout en créant d'énormes opportunités pour les secteurs de l'agriculture et des biocarburants partout en Amérique.

En conséquence, le C-SAF a préconisé des mesures pour développer notre industrie du SAF, notamment, premièrement, un multiplicateur bonifié pour le SAF en vertu du Règlement sur les combustibles propres; deuxièmement, la création d'un programme d'incitatifs à l'investissement pour aider les projets de SAF prêts à démarrer à aboutir à des décisions d'investissement définitives; et troisièmement, la mise en œuvre d'une stratégie nationale en matière de SAF qui comprend un ensemble d'incitatifs concurrentiels. Ce faisant, le gouvernement renforcera la sécurité énergétique intérieure du Canada et contribuera à protéger l'industrie aéronautique contre de futurs chocs.

Il est important de noter qu'aujourd'hui, environ un tiers de l'approvisionnement en carburant d'aviation du Canada dépend des importations internationales, qui proviennent en grande majorité des États-Unis et de l'Asie. Faute de production locale de SAF, le Canada rate une occasion unique de nationaliser son approvisionnement énergétique pour une industrie essentielle.

Le secteur de l'aviation contribue pour plus de 112 milliards de dollars au PIB du Canada et soutient plus de 810 000 emplois à travers le pays, si l'on tient compte de l'impact de l'aviation, des chaînes d'approvisionnement associées et du tourisme. Sans un accès fiable à un approvisionnement national en SAF, ces avantages resteront compromis à l'avenir.

Telles sont les conclusions de notre étude d'impact menée l'année dernière, que je suis heureux de partager avec le comité par l'intermédiaire de la greffière.

SAF needs to be a part of Canada's energy mix to better protect our aviation industry from sudden global shocks, which in turn affect airfares. Unlike other industries, aviation is also bound by international pressures from organizations like the International Civil Aviation Organization, or ICAO, which sets goals and targets for the industry, like the 5% reduction in CO₂ emissions by 2030.

As stated earlier, SAF is the only pathway to achieving these reductions, and the sooner Canada starts producing it, the better it will be for our aviation sector. However, the only way to stand up SAF production in Canada is through the use of incentives. Rather than simply extracting raw materials and shipping them abroad to be processed and then sent back to Canada at a higher price, SAF is one of those products where we can keep the entire supply chain domestic, reducing costs and greenhouse gas emissions in the process. Our aviation industry will benefit when Canada has a reliable source of homegrown sustainable aviation fuels.

I once again thank the committee for the invitation, and I look forward to answering your questions.

The Chair: Thank you very much, Mr. Tauvette and all the panel.

We will now move to questions from senators. I advise senators we have approximately five minutes each in the first round, and if we have time, we will go to a second round.

Senator Quinn: Thank you so much for being here today and for the excellent testimony.

When we thought about having this session, it was to do with the temporary fuel charge that was put in place. Air Canada's was \$50; WestJet, \$60; Air Transat, \$25; Porter Airlines, \$40; and Sunwing, \$50.

I am trying to get to the number of passengers who have paid that increase. How much has been collected to this point in time? Do you have any idea what that would be? Or, if we look at the period that the tax reduction is in place from April 1 to September, how many passengers would you expect to travel, and how much is forecasted to be collected?

Mr. Rheault: Thank you for the question, Senator Quinn. I want to make sure I understand. You want to know how many passengers will travel during the period when the tax —

Le SAF doit faire partie du mix énergétique du Canada afin de mieux protéger notre industrie aéronautique contre les chocs mondiaux soudains, qui se répercutent à leur tour sur les tarifs aériens. Contrairement à d'autres industries, l'aviation est également soumise à des pressions internationales de la part d'organisations telles que l'Organisation de l'aviation civile internationale, ou OACI, qui fixe des objectifs et des cibles pour l'industrie, comme la réduction de 5 % des émissions de CO₂ d'ici 2030.

Comme on l'a indiqué précédemment, le SAF est la seule voie permettant d'atteindre ces réductions, et plus tôt le Canada commencera à en produire, mieux ce sera pour notre secteur aérien. Cependant, la seule façon de mettre en place la production de SAF au Canada passe par le recours à des mesures incitatives. Plutôt que de se contenter d'extraire des matières premières pour les expédier à l'étranger afin qu'elles y soient transformées, puis renvoyées au Canada à un prix plus élevé, le SAF fait partie de ces produits pour lesquels nous pouvons maintenir l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement au niveau national, ce qui permet de réduire les coûts et les émissions de gaz à effet de serre. Notre industrie de l'aviation en tirera profit lorsque le Canada disposera d'une source fiable de carburants d'aviation durables produits localement.

Je remercie une fois de plus le comité de m'avoir invité et je me réjouis de répondre à vos questions.

Le président : Je vous remercie infiniment, monsieur Tauvette, ainsi que l'ensemble des témoins.

Nous passons maintenant aux questions des sénateurs. Je tiens à informer les sénateurs qu'ils disposeront d'environ cinq minutes chacun lors du premier tour, et si le temps le permet, nous passerons à un deuxième tour.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie beaucoup pour votre présence aujourd'hui et pour votre excellent témoignage.

Lorsque nous avons envisagé d'organiser cette réunion, c'était en lien avec la redevance temporaire sur les combustibles qui avait été mise en place. Celle d'Air Canada s'élevait à 50 \$; celle de WestJet, à 60 \$; celle d'Air Transat, à 25 \$; celle de Porter Airlines, à 40 \$; et celle de Sunwing, à 50 \$.

J'essaie de déterminer le nombre de passagers qui ont payé cette augmentation. Combien a été perçu jusqu'à présent? Avez-vous une idée du montant? Ou, si l'on considère la période pendant laquelle la réduction de la taxe est en vigueur, du 1^{er} avril au mois de septembre, combien de passagers prévoyez-vous et quel est le montant des recettes prévues?

M. Rheault : Je vous remercie de la question, sénateur Quinn. Je voudrais m'assurer d'avoir bien compris. Vous souhaitez savoir combien de passagers voyageront pendant la période visée par la taxe...

Senator Quinn: How many are estimated to travel, yes.

Mr. Rheault: So that would be from May until after Labour Day?

Senator Quinn: April 1 to after Labour Day, roughly, because it was backdated to April 1. I will tell you why I am asking this. I'm trying to get an idea of how much has been collected.

Mr. Rheault: I would have to check, but I would think that, from an Air Canada perspective, it should be somewhere between 20 million and 25 million passengers if the period is five months. We carry about 45 million people per year, but that includes the summer peak. More people travel in the summer. So I would say around 20 million to 25 million. I can check. Obviously, we don't know until the period is over.

Senator Quinn: Right. Exactly. That's why I am asking for an estimate. The industry is facing pressures in a number of areas. You mentioned taxes, fees, regulatory costs and salaries, et cetera.

When the government announced this, it was because of the surge in jet fuel costs, so it was very specific. It created a revenue stream to offset fuel costs. The surcharges came in because of fuel.

Right away, I thought: Has there been a reduction of any sort in that \$60, \$50 and so on in recognition of a new revenue stream for the industry? Yet, this morning, I'm understanding that there are other cost factors that are driving prices, which makes me think that the industry, which is under all kinds of cost pressures, should increase the basic cost per ticket per passenger, rather than having a special fee.

The public, I would think, expects that that collection is to offset fuel costs, not any other costs. We just had settlements of salaries and other costs. I appreciate everything you said there, but the appearance was that it was for fuel. We have done it in shipping and trucking over the years. It has happened before in all sectors.

How do you deal with that? As a member of the public — and we all fly a lot — the fuel tax suspension didn't necessarily reduce costs. Costs creep up because of all those other factors. Did the government simply give another revenue stream to, yes, offset fuel but also to assist with other things?

Mr. Rheault: The reduction in the fuel excise tax or the — I don't know how to say that.

Le sénateur Quinn : Oui, le nombre prévu de voyageurs.

M. Rheault : Donc de mai jusqu'après la fête du Travail?

Le sénateur Quinn : Du 1^{er} avril jusqu'après la fête du Travail, à peu près, car la taxe a été rétroactive au 1^{er} avril. Je vais vous expliquer pourquoi je pose cette question. J'essaie d'avoir une idée du montant qui a été perçu.

M. Rheault : Je devrais vérifier, mais je pense que, selon Air Canada, le nombre devrait se situer entre 20 et 25 millions de passagers si la période s'étend sur cinq mois. Nous transportons environ 45 millions de personnes par an, mais ce chiffre inclut la haute saison estivale. Il y a davantage de voyageurs en été. Je dirais donc entre 20 et 25 millions. Je peux vérifier. Évidemment, nous ne saurons pas avant la fin de la période.

Le sénateur Quinn : Oui, exactement. C'est pourquoi je demande une estimation. L'industrie subit des pressions dans plusieurs domaines. Vous avez mentionné les taxes, les frais, les coûts réglementaires et les salaires, etc.

Lorsque le gouvernement a annoncé cette mesure, c'était en raison de la flambée des coûts du carburant d'aviation; c'était donc très précis. Cela a créé une source de revenus pour compenser les coûts du carburant. Les frais supplémentaires ont été instaurés à cause du carburant.

J'ai tout de suite pensé : y a-t-il eu une réduction quelconque de ces 60 \$, 50 \$ et ainsi de suite, compte tenu de cette nouvelle source de revenus pour l'industrie? Pourtant, ce matin, je comprends qu'il existe d'autres facteurs de coût qui font grimper les prix, ce qui me fait penser que l'industrie, qui subit toutes sortes de pressions sur les coûts, devrait augmenter le coût de base par billet et par passager, plutôt que d'imposer une redevance spéciale.

Je pense que le public s'attend à ce que cette perception serve à compenser les coûts du carburant, et non d'autres coûts. Nous venons d'avoir des accords sur les salaires et d'autres coûts. J'apprécie tout ce que vous avez dit à ce sujet, mais l'impression donnée était que c'était pour le carburant. Nous l'avons fait dans le transport maritime et routier au fil des ans. Cela s'est déjà produit dans tous les secteurs.

Comment gérez-vous cela? En tant que membre du public — et nous prenons tous souvent l'avion —, la suspension de la taxe sur le carburant n'a pas nécessairement réduit les coûts. Les coûts augmentent en raison de tous ces autres facteurs. Le gouvernement a-t-il simplement créé une nouvelle source de revenus pour, certes, compenser le carburant, mais aussi pour aider à financer d'autres choses?

M. Rheault : La réduction de la taxe d'accise sur le carburant, ou le... je cherche le terme exact.

[Translation]

I'm talking about the four-month cancellation.

[English]

I'm still working on my English, senator.

Senator Quinn: [Technical difficulties].

[Translation]

Mr. Rheault: Thank you.

Actually, it relieves pressure on air carriers at a time when costs, particularly fuel costs, are increasing very quickly.

[English]

So, for us, we expect to be able to recover between 50% and 60% of these cost increases in just fuel. The suspension of the excise fuel tax decreased pressure on this extra cost, which was sudden and we had to deal with, basically.

Senator Quinn: Mr. Morrison, please.

Mr. Morrison: Thank you for the question. It's important to put it into the context of what we saw, which was, frankly, an unprecedented increase. We've never seen such an increase in fuel prices, not just aviation fuel but, as you know, gasoline fuel prices. Essentially, in March and April, they had more than doubled compared to where they were in, say, mid-February.

As a result, airlines took different strategies in terms of how to deal with that, and, frankly, that was before the suspension of the federal tax. In some cases, routes were cut. In some cases, surcharges were added, as you know. Some airlines in Canada and around the world have absorbed some of those costs as well. And I question the term "revenue stream" in dealing with the suspension because, really, at the end of the day, it was a relatively small offset for what was a very large increase in costs.

As I mentioned in my remarks, that one cost represents approximately 25% to 30% of an airline's input costs. For any business, if you had to suddenly double 25% of your input costs, that would have a significant impact on your overall budget.

Senator Quinn: As fuel prices come down — we are expecting that, when the Strait of Hormuz gets resolved, et cetera, likely oil could go back to where those prices had been at \$75 or \$80, whatever it was — will the surcharges be dropped?

[Français]

Je parle de l'annulation pour quatre mois.

[Traduction]

Je travaille encore mon anglais, sénateur.

Le sénateur Quinn : [Difficultés techniques]

[Français]

M. Rheault : Merci.

En fait, cela enlève de la pression sur les transporteurs aériens dans un environnement où les coûts, en particulier les coûts du carburant, augmentent très rapidement.

[Traduction]

Nous espérons donc pouvoir récupérer entre 50 et 60 % de ces hausses de coûts rien qu'au niveau du carburant. La suspension de la taxe sur les carburants a allégé la pression sur ce surcoût, qui était soudain et auquel nous avons dû faire face, essentiellement.

Le sénateur Quinn : Monsieur Morrison, je vous en prie.

M. Morrison : Je vous remercie de la question. Il est important de replacer cela dans le contexte de ce que nous avons observé, à savoir, pour être franc, une hausse sans précédent. Nous n'avons jamais connu une telle augmentation des prix du carburant, non seulement du carburant d'aviation, mais aussi, comme vous le savez, de l'essence. En substance, en mars et avril, ils avaient plus que doublé par rapport à leur niveau de, disons, mi-février.

En conséquence, les compagnies aériennes ont adopté différentes stratégies pour y faire face, et, franchement, c'était avant la suspension de la taxe fédérale. Dans certains cas, des liaisons ont été supprimées. Dans d'autres, des surcharges ont été ajoutées, comme vous le savez. Certaines compagnies aériennes au Canada et dans le monde ont également absorbé une partie de ces coûts. Et je m'interroge sur le terme « source de revenus » concernant cette suspension, car, au bout du compte, il s'agissait d'un allègement relativement mineur face à une très forte augmentation des coûts.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration, ce seul poste représente environ 25 à 30 % des coûts de production d'une compagnie aérienne. Pour toute entreprise, si vous deviez soudainement doubler 25 % de vos coûts de production, cela aurait un impact majeur sur votre budget global.

Le sénateur Quinn : Une fois la situation dans le détroit d'Ormuz réglée, le prix du carburant devrait baisser et le pétrole reviendrait autour de 75 ou 80 \$. Est-ce qu'à ce moment-là, les surcharges seront supprimées?

Mr. Rheault: Thanks for the question, senator.

When and if the fuel goes down — we all hope it is going to go down. First, that is tough to answer because we have no certainty or visibility on this.

The challenge we have is that it's a bit of a reverse effect from when the price went up. We sell a lot of tickets in advance. When the fuel price goes up abruptly, it is difficult for us to offset that because many passengers purchased their tickets factoring in a price of fuel that was much lower. We cannot increase fares at the same pace as the fuel increases.

The same is also true when the fuel goes down. We don't know how long it is going to take to go down and at what pace. Of course, it creates pressure on the industry to reduce pricing. And because we're in a competitive environment, obviously, you can expect an effect on price, but it is going to take time because the industry will still need to absorb the shock it had in the previous months.

The Chair: Thank you. I have to go on to the next question because we have a timeline that I have already exceeded.

[Translation]

Senator Cormier: This is my concern: How can we ensure savings generated by the temporary measure truly benefit travellers and communities that depend on transportation, while maintaining the impact on decarbonization?

Ms. Mailhot, you talked about two types of fuel for smaller companies and highlighted the government's openness to this. To fully understand the scope of this measure, could you tell us how the government plans to operationalize this distinction to support these businesses?

Ms. Mailhot: Minister MacKinnon's announcement on the \$0.04-per-litre suspension included the word "unleaded". The Department of Finance didn't know that, in aviation, there are still fuels that contain little lead, such as low-lead fuels or Avgas. Therefore, they weren't included.

Since then, we've gone back to the Department of Finance. In the last CRA update, I saw they would now be included. We're talking about \$0.10 per litre, which will make a major difference, particularly for smaller carriers, especially those using propeller aircraft to serve the North.

M. Rheault : Je vous remercie de la question, sénateur.

Si jamais le prix du carburant venait à baisser — nous espérons tous qu'il baissera. Tout d'abord, il est difficile de répondre à cette question, car nous n'avons aucune certitude ni aucune visibilité à ce sujet.

Le problème, c'est que l'effet est en quelque sorte inverse à celui observé lorsque le prix a augmenté. Nous vendons beaucoup de billets à l'avance. Lorsque le prix du carburant augmente brusquement, il nous est difficile de compenser cette hausse, car de nombreux passagers ont acheté leurs billets en tenant compte d'un prix du carburant bien inférieur. Nous ne pouvons pas augmenter les tarifs au même rythme que la hausse du carburant.

Il en va de même lorsque le prix du carburant baisse. Nous ne savons pas combien de temps cela prendra ni à quel rythme. Bien sûr, cela exerce une pression sur l'industrie pour qu'elle réduise ses tarifs. Et comme nous évoluons dans un environnement concurrentiel, on peut évidemment s'attendre à un effet sur les prix, mais cela prendra du temps, car l'industrie devra encore absorber le choc subi au cours des mois précédents.

Le président : Je vous remercie. Je dois passer à la question suivante, car nous avons déjà dépassé le temps qui nous était imparti.

[Français]

Le sénateur Cormier : Ma préoccupation est la suivante : comment s'assurer que les économies générées par la mesure temporaire profitent vraiment aux voyageurs et aux collectivités qui dépendent du transport, tout en maintenant l'impact sur la décarbonation?

Madame Mailhot, vous avez mentionné l'existence de deux types de carburant pour les plus petites compagnies et souligné l'ouverture du gouvernement à cet égard. Afin de bien saisir la portée de cette mesure, pourriez-vous nous préciser comment le gouvernement envisage concrètement d'opérationnaliser cette distinction pour soutenir ces entreprises?

Mme Mailhot : Lorsque l'annonce du ministre MacKinnon est arrivée concernant la suspension de 0,04 \$ le litre, il y avait deux petits mots dans l'annonce : sans plomb. Le ministère des Finances n'était pas au courant qu'en aviation, il existait encore des carburants, comme le *low lead* ou l'Avgas, qui contiennent peu de plomb. Par conséquent, ce n'était pas inclus.

Depuis, nous sommes retournés auprès du ministère des Finances. Dans la dernière mise à jour de l'ARC, j'ai constaté que ce serait désormais inclus. On parle de 0,10 \$ le litre, ce qui fera une différence majeure, particulièrement pour les plus petits transporteurs, notamment ceux qui exploitent des avions à hélice pour desservir le Nord.

Senator Cormier: Are there any specific regions that would be affected by this measure if it were adopted?

Ms. Mailhot: This applies to everything in the North or all destinations served by small aircraft, so remote regions or communities that depend on one or two propeller aircraft flights a day.

Senator Cormier: Thank you.

Mr. Rheault, you talked about a reduction in trips. What routes have been cut, particularly for Air Canada? What was the impact on remote routes, at least where Air Canada continues to fly?

Mr. Rheault: Thank you for your question.

Overall, Air Canada has reduced its capacity by about 3% to 4%. However, in the Canadian market, that reduction is more around 1% to 2%.

We've reduced frequency on routes where profitability was more precarious and those weakened by this sudden increase in prices. That's the case for somewhat more secondary routes in the U.S., such as Toronto-Salt Lake City or Toronto-Sacramento, as well as Montréal-New York (JFK), a more incidental airport that we serve in the greater New York region.

In terms of the domestic market, we've mostly reduced frequency on some transcontinental routes. They're longer, so they require more fuel. As an example, for the Halifax-Vancouver and Quebec-Vancouver routes, we've maintained connections while reducing frequency. That said, we suspended some routes, such as Vancouver-Fort McMurray and Toronto-Yellowknife, because the distance travelled made it more difficult for those routes to be profitable.

In terms of the Toronto-Yellowknife connection, we're keeping that route until the end of the summer. Afterwards, to compensate for the reduction, we'll increase capacity in Edmonton, so the community will still have access to seats. This strategy allows us to offset the situation with a slightly shorter and more profitable flight.

We've reached out to communities. I spoke to the ministers representing those areas as well as the mayors, and we informed them of the upcoming change so they could understand the reason for that decision.

Senator Cormier: Obviously, this can have an impact on these regions' economy. If route frequencies are reduced, it has a major impact on the region's economy.

Le sénateur Cormier : Y a-t-il des régions particulières qui seraient touchées par cette mesure si elle était mise en place?

Mme Mailhot : Cela vise tout ce qui est au Nord ou qui est desservi par de petits avions : les régions éloignées ou encore les communautés qui dépendent d'un vol ou deux par jour assurés par des avions à hélice.

Le sénateur Cormier : Merci.

Monsieur Rheault, vous avez parlé d'une réduction de trajet. Quels sont les trajets qui ont été coupés, notamment pour Air Canada? Quel impact cela a-t-il eu pour les liaisons destinées aux régions éloignées, du moins là où Air Canada continue de se rendre?

M. Rheault : Merci de votre question.

Dans l'ensemble, je dirais qu'Air Canada a réduit sa capacité d'environ 3 à 4 %. Toutefois, sur le marché intérieur canadien, cette réduction est plus faible, se situant autour de 1 à 2 %.

Nous avons réduit des liaisons dont la rentabilité était plus précaire et qui sont fragilisées par cette hausse soudaine des prix. C'est le cas aux États-Unis pour des liaisons un peu plus secondaires, comme Toronto-Salt Lake City ou Toronto-Sacramento, ainsi que Montréal-New York (JFK), qui est un aéroport plus accessoire que nous desservons dans la grande région de New York.

Pour ce qui est du marché intérieur, nous avons surtout réduit les fréquences sur certaines liaisons transcontinentales. Comme elles sont plus longues à exploiter, elles nécessitent davantage de carburant. Par exemple, pour les liaisons Halifax-Vancouver et Québec-Vancouver, nous avons maintenu les liaisons tout en réduisant le nombre de fréquences. En revanche, nous avons suspendu certaines liaisons, comme Vancouver-Fort McMurray et Toronto-Yellowknife, car leur longueur d'exploitation rendait la rentabilité plus difficile à atteindre.

Pour ce qui est de la liaison Toronto-Yellowknife, nous la maintenons jusqu'à la fin de l'été. Par la suite, pour compenser cette réduction, nous allons augmenter la capacité vers Edmonton. De toute façon, des sièges resteront disponibles pour la collectivité. C'est une stratégie qui nous permet de compenser la situation grâce à un vol légèrement moins long, ce qui facilite une exploitation rentable.

Nous avons informé les collectivités. J'ai parlé aux ministres de ces régions ainsi qu'aux maires, et nous les avons avisés du changement qui allait être mis en œuvre afin qu'ils comprennent le contexte dans lequel nous avons pris cette décision.

Le sénateur Cormier : Évidemment, cela peut avoir un impact sur l'économie de ces régions. Si les trajets sont réduits, cela a un impact majeur sur l'économie de la région.

Mr. Tauvette, you talked about C-SAF. I'd like to clearly understand what incentives the government should put in place to ensure that reduction doesn't prevent sustainable development as well as the emergence of new ways of supplying aircraft. Perhaps you've already talked about this, but I'd like to hear your thoughts on that.

[English]

Mr. Tauvette: Thank you for the question. Canada has all of the right ingredients to be a world leader in terms of SAF production. We are lucky, compared to other countries, as we have the feedstock and technology to be able to process it into SAF. We have the users, of course, international airlines flying in.

What we don't have is a national strategy to make it happen. Our focus is that we want to use Canadian feedstock to make SAF; we want to build it here. What is missing is the production incentives in order to help these facilities stand up.

It is more expensive. Obviously, we're creating a new market. What we've been asking for is the government's help to de-risk these projects, to be able to get financing from the —

Senator Cormier: Is the government closer to that?

Mr. Tauvette: We have been working on it for three years, but we haven't heard a strategy yet.

We understand, as part of the Clean Fuel Regulations discussions currently ongoing, that there is consideration around differentiating SAF from other fuels, for example. This is why we've asked for a higher multiplier under that consultation compared to other renewable fuels.

If we do not differentiate it, people will not make SAF because there is an additional investment and it is a little bit more expensive to make than others. We cannot get to scale unless we have help for production, and getting to scale means that we have volume, a market and cost competitiveness at the same time.

Senator Simons: I have two questions. I hope that you can answer the first one quickly so that I can get to the second.

I make my own flight bookings because I have control issues, so I'm very keenly aware of the price of my air flights. I have been pleasantly surprised that I haven't seen a huge escalation in prices on the flights I'm booking.

Monsieur Tauvette, vous avez parlé de C-SAF. J'aimerais simplement bien comprendre : quels incitatifs le gouvernement devrait-il mettre en place pour s'assurer que la réduction n'empêche pas le développement durable ainsi que l'émergence de nouveaux moyens d'alimenter les avions? Peut-être en avez-vous déjà parlé, mais j'aimerais vous entendre à ce sujet.

[Traduction]

M. Tauvette : Je vous remercie de la question. Le Canada dispose de tous les atouts nécessaires pour être un leader mondial dans la production du SAF. Nous avons de la chance, par rapport à d'autres pays, car nous disposons à la fois des matières premières et de la technologie pour les transformer en SAF. Nous avons bien sûr les utilisateurs, notamment les compagnies aériennes internationales qui desservent notre territoire.

Ce qui nous manque, c'est une stratégie nationale pour concrétiser tout cela. Notre objectif est d'utiliser des matières premières canadiennes pour fabriquer du SAF; nous voulons le produire ici. Ce qui manque, ce sont les incitations à la production pour aider ces installations à voir le jour.

C'est plus coûteux. Évidemment, nous créons un nouveau marché. Ce que nous demandons, c'est l'aide du gouvernement pour réduire les risques liés à ces projets, afin de pouvoir obtenir un financement de la part de...

Le sénateur Cormier : Est-ce que le gouvernement s'en rapproche?

M. Tauvette : Cela fait trois ans que nous y travaillons, mais nous n'avons toujours pas eu connaissance d'une stratégie.

Nous comprenons que, dans le cadre des discussions en cours concernant le Règlement sur les combustibles propres, il est envisagé de différencier le SAF des autres carburants, par exemple. C'est pourquoi nous avons demandé, dans le cadre de cette consultation, un coefficient multiplicateur plus élevé que pour les autres carburants renouvelables.

Si nous ne faisons pas cette distinction, personne ne produira de SAF, car cela nécessite un investissement supplémentaire et sa fabrication est un peu plus coûteuse que celle des autres carburants. Nous ne pourrions pas atteindre une production à grande échelle sans aide à la production, et cette mise à l'échelle suppose d'avoir simultanément le volume, le marché et la compétitivité des coûts.

La sénatrice Simons : J'ai deux questions. J'espère que vous pourrez répondre rapidement à la première question afin que je puisse passer à la deuxième.

Je réserve moi-même mes billets d'avion, car j'aime garder le contrôle. Je fais donc très attention au prix de mes billets. J'ai été agréablement surprise de ne pas constater de hausse considérable des prix des vols que je réserve.

Mr. Morrison, you said that airlines are absorbing some of those costs. As the Strait of Hormuz continues to be closed, is there going to be a point where airlines simply can't absorb all of these costs and we may see a big spike in prices later this summer or early this fall?

Mr. Morrison: Thank you, senator, for the question. First of all, I can't, of course, speak to the individual pricing strategies of any particular airline; that would violate competition guidelines.

What I can say is that, of course, the future is extremely uncertain. We don't know when the situation in Iran will subside. We don't know when the Strait of Hormuz will reopen. What we can say, as I mentioned in my remarks, is that it is in airlines' best interests to make sure they have price competitiveness.

So when and if prices will fluctuate is to be seen, but certainly it is in our interests to ensure prices are competitive. And, frankly, it is not just Canadian airlines competing with one another; we are, of course, competing with airlines globally.

To respond to a question asked prior about when we might see some relief in this, I will add that by the time the strait does reopen — again, we don't know when that will be — there will still be a lag period. Some have estimated roughly six months in order for refining capacity to come back on stream — there has been a lot of damage done to refining capacity, especially in the Gulf — and for supply to move forward. Even if, for example, the strait were to reopen tomorrow, we would still see a lag time period for that to be reflected in the global price for aviation fuel.

Senator Simons: You said that we're lucky in Canada that we have the capacity to create our own fuel and that you haven't seen any shortages in this market. But, of course, Air Canada, WestJet and Air Transat are flying internationally. So if you have a flight that goes to Rome and you have to get it back again, you're having to buy the fuel. You obviously don't take enough fuel to go there and back. You are refuelling in Europe, Asia or wherever your flights are coming back from.

How worried are you about capacity at international airports? Is there a concern that, whereas we have domestic supply, the international supply is going to run out at a certain point?

Mr. Rheault: Thank you for your question. We are in constant discussion with airports where we operate and our suppliers of fuel in Canada and abroad. We are very confident in

Monsieur Morrison, vous avez dit que les compagnies aériennes absorbaient une partie de ces coûts. Si le détroit d'Ormuz demeure fermé, atteindra-t-on un point où les compagnies aériennes ne pourront tout simplement plus absorber ces coûts, ce qui pourrait entraîner une forte hausse des prix à la fin de l'été ou au début de l'automne?

M. Morrison : Merci, sénatrice, pour la question. Tout d'abord, je ne peux bien sûr pas m'exprimer sur les stratégies tarifaires individuelles d'une compagnie aérienne en particulier; cela constituerait une violation des règles de concurrence.

Ce que je peux dire, c'est que l'avenir est bien sûr extrêmement incertain. Nous ne savons pas quand la situation en Iran va s'apaiser. Nous ne savons pas quand le détroit d'Ormuz va rouvrir. Ce que nous pouvons dire, comme je l'ai mentionné dans mes remarques, c'est qu'il est dans l'intérêt des compagnies aériennes de s'assurer qu'elles sont compétitives en matière de prix.

Il reste donc à voir quand et si les prix vont fluctuer, mais il est certainement dans notre intérêt de veiller à ce que les prix demeurent compétitifs. Et, franchement, ce ne sont pas seulement les compagnies aériennes canadiennes qui se font concurrence; nous sommes, bien sûr, en concurrence avec les compagnies aériennes du monde entier.

Pour répondre à une question posée précédemment sur le moment où nous pourrions entrevoir un certain allègement, j'ajouterais que même lorsque le détroit rouvrira — et encore une fois, nous ignorons quand cela se produira —, il y aura tout de même un délai de latence. Certains estiment qu'il faudra environ six mois pour que les capacités de raffinage soient rétablies — celles-ci ont subi d'importants dommages, en particulier dans le golfe — et pour que l'approvisionnement reprenne. Même si, par exemple, le détroit devait rouvrir demain, il faudrait encore compter un certain délai avant que cela ne se répercute sur le prix mondial du carburant d'aviation.

La sénatrice Simons : Vous avez dit que nous avons de la chance au Canada d'avoir la capacité de produire notre propre carburant et que vous n'avez constaté aucune pénurie sur ce marché. Mais, bien sûr, Air Canada, WestJet et Air Transat assurent des liaisons internationales. Ainsi, si vous avez un vol à destination de Rome et que vous devez le faire revenir, vous devez acheter du carburant. Vous n'emportez évidemment pas assez de carburant pour faire l'aller-retour. Vous faites le plein en Europe, en Asie ou là d'où vos vols reviennent.

Dans quelle mesure êtes-vous préoccupé par la capacité des aéroports internationaux? Craignez-vous que, alors que nous disposons d'un approvisionnement national, l'approvisionnement international vienne à manquer à un moment donné?

M. Rheault : Je vous remercie de votre question. Nous sommes en contact permanent avec les aéroports où nous menons nos activités ainsi qu'avec nos fournisseurs de carburant

our operation for this summer. We are very confident that we have the supply necessary to operate our schedule.

Senator Simons: One more question. I book flights every week, and the prices have remained remarkably stable. I suspect that, for many people who are making their summer vacation plans, they are going to assume that prices are going to go up.

Do you see a pattern either of people booking now for flights in the fall, because they want to lock in their prices, or are you concerned that people may decide pre-emptively that they are not going to fly this summer because they assume that prices are going to be high and that the markets will be softer?

Mr. Rheault: First, thanks for booking flights every week. It is important for us.

Senator Simons: Alas, I can no longer fly to Edmonton from here, so I have not flown Air Canada for two years in any way because you have stripped the Edmonton airport of service. But, yes, I am booking on Porter Airlines every week.

Mr. Rheault: Well, it is good for the industry that people fly.

To return to your question regarding fares, of course, there is pressure to augment the price because of the current fuel price, but carriers also have to take into account the demand factor.

If you increase the price by too much, you will impact the demand, and this is something we don't want to do because we're also looking at the long term. It is always a balanced decision how you increase fares versus how you are going to impact the market. That is the approach we're taking at Air Canada.

Senator Mohamed: First, thank you very much. I didn't know anything about SAF. I appreciate the learning curve on this.

There's a lot of blame to go around. People like to blame companies and the government.

One thing that sticks out in my mind is that Canadians want to understand why they are paying more than peer countries. Obviously, we have a challenge around geography. We have a challenge around a number of things. As a senator, I'm sitting here thinking: What can Parliament and the government do to help address that competitiveness factor?

au Canada et à l'étranger. Nous sommes très confiants quant à notre exploitation pour cet été. Nous sommes tout à fait sûrs de disposer des approvisionnements nécessaires pour assurer notre programme de vols.

La sénatrice Simons : Encore une question. Je réserve des billets d'avion chaque semaine, et les prix sont restés remarquablement stables. Je soupçonne que beaucoup de personnes qui planifient leurs vacances d'été vont partir du principe que les prix vont augmenter.

Constatez-vous une tendance chez les gens à réserver dès maintenant leurs vols pour l'automne, parce qu'ils veulent s'assurer de bénéficier de ces prix, ou craignez-vous qu'ils décident de manière préventive de ne pas prendre l'avion cet été, car ils partent du principe que les prix seront élevés et que les marchés seront moins dynamiques?

M. Rheault : Tout d'abord, merci de réserver des vols chaque semaine. C'est important pour nous.

La sénatrice Simons : Hélas, je ne peux plus prendre l'avion pour Edmonton depuis ici, donc cela fait deux ans que je n'ai plus voyagé avec Air Canada, car vous avez supprimé les liaisons vers l'aéroport d'Edmonton. Mais oui, je réserve des billets chez Porter Airlines chaque semaine.

M. Rheault : Eh bien, c'est une bonne chose pour l'industrie que les gens prennent l'avion.

Pour revenir à votre question concernant les tarifs, il y a bien sûr une pression à la hausse sur les prix en raison du prix actuel du carburant, mais les transporteurs doivent également tenir compte du facteur de la demande.

Si l'on augmente trop les prix, cela aura un impact sur la demande, et c'est quelque chose que nous voulons éviter, car nous pensons également à long terme. Il s'agit toujours de trouver un équilibre entre l'augmentation des tarifs et l'impact que cela aura sur le marché. C'est l'approche que nous adoptons chez Air Canada.

La sénatrice Mohamed : Tout d'abord, merci beaucoup. Je ne savais rien à propos du SAF. Je suis ravie d'avoir pu en apprendre autant.

Les responsabilités sont partagées. Les gens s'en prennent aux entreprises et au gouvernement.

Une chose qui me frappe particulièrement, c'est que les Canadiens veulent comprendre pourquoi ils paient plus cher que dans les pays comparables. Évidemment, nous sommes confrontés à un défi lié à la géographie. Nous sommes confrontés à un certain nombre de défis. En tant que sénatrice, je me demande : que peuvent faire le Parlement et le gouvernement pour aider à remédier à ce problème de compétitivité?

It is cheaper for me to fly to Europe sometimes than it is for me to fly across the country. In a time when we want people to spend more time in the country, that becomes a real challenge for people. Help me understand, from your point of view, what the government can do that will help with the competitiveness factor.

You said that it was between \$0.53 and \$2.37 per passenger where the break in the tax has actually had an impact. That is not going to dramatically change the cost of airfare. That is just math.

How do we better understand this competitiveness factor? I think it is unsustainable to ask people to travel the way we want to travel to build relationships across the world, either personal or professional, and not be competitive with air travel.

Help me understand what we can do better. I would appreciate an answer. I understand the SAF one; we are not anywhere close to 2030 and 1 billion litres. But if we could understand the structural challenges we could address, that would be great.

Mr. Morrison: Thank you, Senator Mohamed. That still seems odd to say that. Senator Mohamed and I used to work together. That is a bit odd.

Senator Mohamed: He is not passing judgment on my senator appointment.

Mr. Morrison: No, that is from having worked in the same office.

That's a question we've been asking ourselves as well. How do we better enhance the competitiveness of the Canadian air travel system? It is in everyone's best interests to have a more competitive system.

I will give two quick examples. As both Ms. Mailhot and I mentioned, the Canadian system is one of the costliest systems in the world, in part because we have a user-pay system that puts an extreme amount of costs on the backs of passengers compared to globally, where there is a more balanced approach.

We did a study in February that asked: if we were to adopt other countries' models of fees, taxes and regulations, what impact could that have on Canadian airfares, GDP, employment and so on?

As one example, we found that if we were to adopt the American model of fees and taxes — to essentially have a similar level of fees and taxes as them — airfares in Canada were estimated to drop 14%. If we adopted a Swedish model, it would be a drop of about 11%.

Il est parfois moins cher pour moi de prendre un avion pour l'Europe que de prendre un vol intérieur. À une époque où l'on cherche à inciter les gens à passer plus de temps à l'intérieur du pays, cela devient un véritable défi pour les voyageurs. Pouvez-vous nous éclairer sur ce que le gouvernement peut faire pour améliorer la compétitivité?

Vous avez dit que la suspension de la taxe a représenté une différence d'environ 0,53 \$ à 2,37 \$ par passager. Cela ne va pas changer radicalement le coût des billets d'avion. C'est une simple question de mathématiques.

Comment mieux comprendre ce facteur de compétitivité? Je pense qu'il n'est pas tenable de demander aux gens de voyager comme nous le souhaitons pour nouer des relations à travers le monde, qu'elles soient personnelles ou professionnelles, sans être compétitifs par rapport au transport aérien.

Aidez-moi à comprendre ce que nous pouvons faire mieux. J'aimerais obtenir une réponse. Je comprends le commentaire au sujet du SAF; nous ne sommes pas du tout proches de l'objectif d'un milliard de litres d'ici 2030. Toutefois, si nous pouvions comprendre les défis structurels que nous pourrions aborder, ce serait formidable.

M. Morrison : Je vous remercie, sénatrice Mohamed. Cela me semble toujours étrange à dire. La sénatrice Mohamed et moi travaillions ensemble. C'est un peu étrange.

La sénatrice Mohamed : Il ne porte pas de jugement sur ma nomination de sénatrice.

M. Morrison : Non, c'est parce que j'ai travaillé dans le même bureau.

C'est une question que nous nous posons aussi. Comment peut-on accroître la compétitivité du système canadien de transport aérien? Il est dans l'intérêt de tous d'avoir un système plus compétitif.

Je vais donner deux exemples rapides. Comme nous l'avons mentionné, Mme Mailhot et moi, le système canadien est l'un des systèmes les plus coûteux au monde, en partie parce que nous avons un système utilisateur-payeur qui impose un coût élevé aux passagers par rapport à ce qui se fait à l'échelle mondiale, où il y a une approche plus équilibrée.

Nous avons réalisé une étude en février qui posait la question suivante : si nous devions adopter les modèles de droits, de taxes et de réglementation d'autres pays, quelle incidence ce modèle pourrait-il avoir sur les tarifs aériens canadiens, le PIB, l'emploi et ainsi de suite?

À titre d'exemple, nous avons constaté que si nous adoptions le modèle américain de droits et de taxes — pour avoir un niveau similaire de droits et de taxes —, le prix des billets d'avion au Canada devrait diminuer de 14 %. Si nous adoptions un modèle suédois, ce serait une baisse d'environ 11 %.

As well, we looked at one particular regulation, the Canadian Air Passenger Protection Regulations, or APPR, which is one of the costliest systems in the world. We estimated that if the APPR were to be revised, that would also see a reduction in airfare and gains in employment, GDP and so on because the Canadian system is so costly.

There are things that the federal government could do, such as revising the user-pay approach to a more balanced system where passengers are not being asked to bear the brunt of so many costs.

I should add, when I talk about user pay, that in Canada we don't actually have user pay. "User pay" suggests or implies that every dollar going into the system is reinvested back into the system. That is not the case.

In the case of, for example, rents that airports pay to the federal government, the federal government takes more money than they put into the system. The same could be said for the security charge that you pay when you buy your ticket.

Let's rebalance that system. Let's look at some of the regulations that are overly costly, and, that way, we can start putting Canada on a more competitive footing.

Mr. Rheault: To add to what Mr. Morrison mentioned in his opening remarks, the National Airlines Council of Canada did a study that compared costs of flying in Canada versus other countries.

One of the metrics we asked them to look at is the percentages of taxes and fees on what we call economy entry tickets. This is the price you put in the market to stimulate demand. Canada, among dozens of jurisdictions, had the highest proportion — about 33% — of taxes, fees and charges on the total price of a ticket. In the U.S., it is about 18%.

The difference, though, in the U.S. is that all taxes and fees paid on a ticket are put in a trust fund that is reinvested in the infrastructure. In Canada, large parts of these amounts are not reinvested. They go to the government's general revenue.

To Mr. Morrison's point, if we talk about the user-pay model, at least all of the amounts collected from tickets should be reinvested in infrastructure. Year after year, that makes a huge difference.

Senator Mohamed: I will give up my time because I think we are running out of time, but who pays is fascinating to me.

De plus, nous avons examiné un règlement particulier, le Règlement sur la protection des passagers aériens, ou RPPA, du Canada, qui est l'un des systèmes les plus coûteux au monde. Nous avons estimé que si le RPPA devait être révisé, cela entraînerait également une réduction des tarifs aériens ainsi que des hausses de l'emploi, du PIB et ainsi de suite, car le système canadien est tellement coûteux.

Il y a des choses que le gouvernement fédéral pourrait faire, comme réviser l'approche utilisateur-payeur pour un système plus équilibré où on ne demande pas aux passagers d'assumer le fardeau de tant de coûts.

Je devrais ajouter, lorsque je parle d'utilisateur-payeur, qu'au Canada, nous n'avons en fait pas d'utilisateur-payeur. « Utilisateur-payeur » laisse entendre ou sous-entend que chaque dollar entrant dans le système est réinvesti dans le système. Ce n'est pas le cas.

Dans le cas, par exemple, des loyers que les aéroports paient au gouvernement fédéral, le gouvernement fédéral prend plus d'argent qu'il n'en investit dans le système. On pourrait en dire autant du droit pour la sécurité que vous payez lorsque vous achetez votre billet.

Rééquilibrons ce système. Examinons certains des règlements qui sont trop coûteux, et, de cette façon, nous pouvons commencer à permettre au Canada d'être plus compétitif.

M. Rheault : En complément à ce que M. Morrison a mentionné dans ses remarques préliminaires, le Conseil national des lignes aériennes du Canada a mené une étude qui comparait les coûts des vols au Canada à ceux d'autres pays.

L'un des indicateurs que nous leur avons demandé d'examiner est le pourcentage de taxes et de droits sur ce que nous appelons les billets d'entrée à l'économie. C'est le prix que vous mettez sur le marché pour stimuler la demande. Le Canada, parmi des douzaines de pays, avait la proportion la plus élevée — environ 33 % — de taxes, de droits et de redevances inclus dans le prix total d'un billet. Aux États-Unis, elle est d'environ 18 %.

Toutefois, la différence aux États-Unis est que toutes les taxes et tous les droits payés sur un billet sont placés dans un fonds fiduciaire qui est réinvesti dans l'infrastructure. Au Canada, une grande partie de ces montants n'est pas réinvestie. Elle se retrouve dans les recettes générales du gouvernement.

Comme l'a dit M. Morrison, si nous parlons du modèle utilisateur-payeur, au moins tous les montants recueillis grâce aux billets devraient être réinvestis dans l'infrastructure. Année après année, cette approche fait une énorme différence.

La sénatrice Mohamed : Je vais céder mon temps, parce que je crois que nous manquons de temps, mais la question concernant le payeur m'intéresse beaucoup.

Mr. Rheault: We have had appearances and discussions about this with numerous committees and government officials, but I still believe that the taxation system for aviation is based on the premise that aviation is for wealthy people, so therefore it is correct to impose high taxes and fees. Maybe that was the case in the 1970s or 1980s, when we thought that about our system, but this is no longer the case.

Communities need aviation to develop their economies, for immigration and more business exports. It is no longer a mode of transportation for wealthy people. More than ever, it is a mode of transportation to develop our communities and economy, especially at a time when we are looking for trade diversification.

Senator Wilson: Recently, I was reading an article from an interview with, I believe, the CEO of easyJet. I think it was in the *Financial Times*. He was talking about how they are, very effectively, using price hedging to protect against the volatility in fuel costs.

In his case, they bought forward contracts for fuel for quite some period of time. Obviously, when those run out — and negotiating those kinds of agreements now is not going to be anywhere near those prices — there is a day of reckoning that is coming.

My question is probably for Mr. Rheault and potentially for Mr. Morrison and others who might have an answer. To what extent do Air Canada and Canadian airlines use that tool to protect against volatility in the market, and if you are using it, how much runway do we have, so to speak?

Mr. Rheault: That is a good question. We do hedging. Air Canada had hedging in place when the crisis happened. This helped us to absorb part of the costs, especially in the short term.

To give you a sense of scale, when we issued our financial results for the first quarter, we assessed that, for the second quarter, our average price of oil would be \$1.28 a litre. It was down by \$0.21 because of the fuel hedging we did before. That helped us for the period when we bought fuel at the higher price and had already sold part of the ticket. It helped us for the transition period.

That said, there is a cost to hedged fuel. We've been through many analyses, and if you hedge fuel too much in advance, on average, you are going to lose. For us, we are hedging to absorb costs in a short term, and that helped us for Q2. Now, for the remaining quarters of the year, we have very little hedging, so

M. Rheault : Nous avons eu des comparutions et des discussions à ce sujet avec de nombreux comités et fonctionnaires, mais je crois toujours que le système fiscal pour l'aviation est fondé sur le principe que l'aviation est réservée aux personnes riches, donc il est juste d'imposer des taxes et des droits élevés. Peut-être que c'était le cas dans les années 1970 ou 1980, lorsque nous pensions cela à propos de notre système, mais ce n'est plus le cas.

Les collectivités ont besoin de l'aviation pour développer leurs économies, pour l'immigration et pour plus d'exportations commerciales. Ce n'est plus un mode de transport réservé aux personnes riches. Plus que jamais, c'est un moyen de transport pour développer nos collectivités et notre économie, surtout à un moment où nous cherchons la diversification commerciale.

Le sénateur Wilson : Récemment, je lisais un article d'une entrevue avec, je crois, le président-directeur général d'EasyJet. Je pense que c'était dans le *Financial Times*. Il parlait de la manière dont l'entreprise utilise très efficacement la couverture des prix pour se protéger contre la volatilité du coût du carburant.

Dans son cas, elle a conclu des contrats à terme visant le carburant pour une période plutôt longue. Évidemment, lorsque ces contrats arrivent à échéance — et négocier ces types d'accords maintenant n'obtiendra aucunement ce genre de prix —, il faut faire face à la réalité.

Ma question est probablement pour M. Rheault et peut-être pour M. Morrison et d'autres personnes qui pourraient avoir une réponse. Dans quelle mesure Air Canada et les compagnies aériennes canadiennes utilisent-elles cet outil pour se protéger contre la volatilité du marché, et si vous l'utilisez, combien de temps nous reste-t-il, si je puis dire?

M. Rheault : C'est une bonne question. Nous faisons des opérations de couverture. Air Canada avait une couverture en place lorsque la crise est survenue. Elle nous a aidés à absorber une partie des coûts, surtout à court terme.

Pour vous donner une idée de l'ampleur, lorsque nous avons publié nos résultats financiers pour le premier trimestre, nous avons estimé que, pour le deuxième trimestre, le prix moyen de notre pétrole serait de 1,28 \$ le litre. Il était en baisse de 0,21 \$ à cause de la couverture de carburant que nous avons faite auparavant. Cela nous a aidés pour la période où nous avons acheté du carburant au prix plus élevé et avions déjà vendu une partie du billet. Cela nous a aidés pendant la période de transition.

Cela dit, il y a un prix à payer pour le carburant couvert. Nous avons effectué de nombreuses analyses, et, si vous couvrez le carburant trop longtemps à l'avance, en moyenne, vous allez perdre. Quant à nous, nous faisons la couverture pour absorber les coûts à court terme, et cela nous a aidés pendant le deuxième

we will rely more on the ability to adapt to the new market reality.

The highest peak price was about \$1.80 a litre. We had hedging in place at that time to protect us from that increase in price.

[Translation]

It's basically for the transition.

[English]

Senator Wilson: It is safe to assume that we will hit that wall this year. You will be confronted with having to manage that higher fuel cost, and that will have to be reflected in airfares, I'm assuming.

Mr. Rheault: All of this is progressive. We had good hedging at the beginning to help us to absorb the shock while prices were gradually increasing in that kind of transition period. Now we've seen the price in the market. We rely on this to be able to continue to offset about 50% or 60% of the costs.

Senator Wilson: Thank you.

Senator Lewis: On sustainable aviation fuel, as we sit today, how much of it is used by Air Canada, for instance? When you go to the States, are you buying it? Are you buying it out of the States, or are you using very much SAF?

Mr. Rheault: For 2025, we consumed 80 million litres of sustainable aviation fuel, which represents 1.6% of our consumption, but almost none of it was produced in Canada because we don't have domestic supply.

Senator Lewis: Right. When you go to Europe, for instance, and you're going to get aviation fuel, does it have a standard amount of SAF in it currently, or do you have to ask for it specifically?

Mr. Taurette: In Europe, it is mandated. There's a certain percentage of SAF that needs to be sold for jet fuel at the airport. It increases every year.

Senator Lewis: So a mandatory commitment in Canada would certainly help the industry, wouldn't it, if it were available?

Mr. Rheault: It is tough to be mandated to buy something that is not produced here. Otherwise, you have to import it.

trimestre. Certes, pour les autres trimestres de l'année, nous avons très peu de couverture, donc nous compterons davantage sur notre capacité de nous adapter à la nouvelle réalité du marché.

Le prix le plus élevé était d'environ 1,80 \$ le litre. Nous avions une couverture en place à ce moment-là pour nous protéger contre cette augmentation des prix.

[Français]

C'est pour la transition, dans le fond.

[Traduction]

Le sénateur Wilson : Il est raisonnable de supposer que nous allons nous heurter à ce mur cette année. Vous serez confronté à la gestion de ce coût de carburant plus élevé, et cela devra se refléter dans le prix des billets d'avion, je suppose.

M. Rheault : Tout cela est progressif. Nous avons une bonne couverture au début pour nous aider à absorber le choc à mesure que les prix augmentaient graduellement pendant cette période de transition. Nous avons maintenant vu le prix sur le marché. Nous comptons sur cette couverture pour pouvoir continuer à compenser environ 50 ou 60 % des coûts.

Le sénateur Wilson : Je vous remercie.

Le sénateur Lewis : Quant au carburant d'aviation durable, à l'heure actuelle, quelle quantité en utilise Air Canada, par exemple? Lorsque vous allez aux États-Unis, l'achetez-vous? L'achetez-vous aux États-Unis? Utilisez-vous beaucoup de SAF?

M. Rheault : Pour 2025, nous avons consommé 80 millions de litres de carburant d'aviation durable, ce qui représente 1,6 % de notre consommation, mais aucun de ces litres n'a été produit au Canada parce que nous n'avons pas d'approvisionnement national.

Le sénateur Lewis : En effet. Lorsque vous allez en Europe, par exemple, et que vous allez obtenir du carburant d'aviation, contient-il actuellement une quantité standard de SAF, ou devez-vous présenter une demande précise?

M. Taurette : En Europe, c'est obligatoire. Il y a un certain pourcentage de carburant d'aviation vendu à l'aéroport qui doit être du SAF. Il augmente chaque année.

Le sénateur Lewis : Donc un engagement obligatoire au Canada aiderait certainement l'industrie, n'est-ce pas, s'il était disponible?

M. Rheault : Il est difficile d'être obligé d'acheter quelque chose qui n'est pas produit ici. Sinon, vous devez l'importer.

British Columbia is looking at imposing a regulation with respect to volumetric mandates and also the carbon-intensity reduction of fuel, which will force airlines to import sustainable aviation fuel from other countries at a much higher price.

When you compete with a jurisdiction like the U.S., where they took the opposite approach — they have an incentive, not a mandate. They have an incentive to stimulate supply and production and no mandate to enforce it. The right approach is to find a balance.

Ms. Mailhot: Can I add something very important?

A mandate before availability in Canada would kill the small airline because, right now, SAF is about three times the cost of the fuel.

If they are forced to uptake it, even if it is 1% or 2%, before it is actually available in Canada at the right price — we need to ensure we have it. That is why Mr. Morrison talked about the strategy and a plan. We need to have it first. Right now, it is quite expensive.

It is great that Air Canada and other airlines use it, but we cannot use it as a smaller carrier.

Mr. Tauvette: Our impact assessment showed that the competitiveness level of the industry in Canada makes it very difficult to add yet another cost, which is why we have been asking for the incentives.

Different from other jurisdictions, we have the feedstock here. We believe that we should be focused on producing it first, and then we can talk about targets for demand once we see a supply chain being established.

Senator Lewis: You mentioned the fees and so on that we pay, which go into general revenue. Would that money be better spent on putting it towards SAF production?

Mr. Rheault: One hundred percent. NACC made the recommendation a couple of years ago that a part of the money collected from airport rent, which is about \$600 million this year, be allocated to develop a new supply of sustainable aviation fuel in the country.

Mr. Morrison: To point out, I know that policy-makers sometimes roll their eyes when industry comes and says that they need an incentive or some help. For most nascent clean energies, there have been catalytic investments made in order to ramp them up and bring them to scale. That is simply what we're asking for.

La Colombie-Britannique envisage d'imposer un règlement concernant les mandats volumétriques ainsi que la réduction de l'intensité carbone du carburant, ce qui obligera les compagnies aériennes à importer du carburant d'aviation durable d'autres pays à un prix beaucoup plus élevé.

Lorsque vous êtes en concurrence avec un pays comme les États-Unis, où ils ont adopté l'approche contraire — ils ont un incitatif, et non un mandat... Ils ont un incitatif visant à stimuler l'offre et la production et n'ont aucun mandat pour l'imposer. La bonne approche est de trouver un équilibre.

Mme Mailhot : Puis-je ajouter quelque chose de très important?

Un mandat avant la disponibilité au Canada ferait disparaître les petites compagnies aériennes parce que, en ce moment, le SAF coûte environ trois fois le coût du carburant normal.

Si elles sont obligées de l'adopter, même si ce n'est que 1 ou 2 %, avant qu'il ne soit réellement disponible au Canada au bon prix... Nous devons nous assurer de l'avoir. C'est pour cette raison que M. Morrison a parlé de la stratégie et d'un plan. Nous devons avoir le SAF d'abord. En ce moment, il est assez cher.

C'est formidable qu'Air Canada et les autres compagnies aériennes l'utilisent, mais nous ne pouvons pas l'utiliser en tant que transporteur plus petit.

M. Tauvette : Notre analyse d'impact a montré que le niveau de compétitivité de l'industrie au Canada rend très difficile l'ajout d'un autre coût, et c'est pour cette raison que nous avons demandé des incitatifs.

Contrairement à d'autres pays, nous avons la matière première ici. Nous croyons que nous devrions nous concentrer d'abord sur la production, puis nous pourrions parler des objectifs en matière de demande une fois que nous verrons une chaîne d'approvisionnement se mettre en place.

Le sénateur Lewis : Vous avez mentionné les droits et ainsi de suite que nous payons, qui se retrouvent dans les recettes générales. Ne vaudrait-il pas mieux utiliser cet argent pour la production de SAF?

M. Rheault : Absolument. Il y a quelques années, le CNLAC a recommandé qu'une partie du montant recueilli pour le loyer des aéroports, qui s'élève à environ 600 millions de dollars cette année, soit affectée pour développer un nouvel approvisionnement en carburant d'aviation durable dans le pays.

M. Morrison : Pour souligner ce point, je sais que les décideurs roulent parfois des yeux lorsque l'industrie vient dire qu'elle a besoin d'un incitatif ou d'une aide. Pour la plupart des énergies propres émergentes, des investissements catalytiques ont été réalisés afin d'accélérer et d'accroître leur production. C'est tout simplement ce que nous demandons.

As Mr. Tauvette pointed out, Canada could be a world leader in the production. Frankly, almost every airline in the world has committed to being carbon neutral by 2050; therefore, there will absolutely be a demand for this.

If the Prime Minister says that we want to be an energy superpower, this is a clear example of where we could be. There is a market for it. We have everything we need to do it. We just need a bit of that catalytic investment to get it going. Frankly, once prices come down, as they do for most new technologies over time, the need for incentives will be diminished.

Mr. Tauvette: As I said, we import about 30% of our jet fuel requirements currently, so a supply of SAF would actually help for a sovereign supply for increased domestic use.

Of course, we're looking at diversification for some of these other feedstock uses. For example, this would be a local market for canola, which could be used to make stuff here in Canada as opposed to what has been happening with the effects of the tariffs from China.

Forestry is another area. We're looking at some of the impacts they're feeling. We can use some of that feedstock to turn it into something.

We feel like there is an opportunity to share all of those diversification benefits and make SAF a real supply chain market.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Thank you for your answers to Senator Wilson's questions. You answered my questions about this more environmentally friendly fuel.

You said the U.S. was paying about 14% less, but you didn't say why it can't be implemented in Canada or why the U.S. pays 14% less. Can you elaborate on that?

Mr. Rheault: The difference between Canada and the U.S. is that, in Canada, passengers pay for everything related to aviation.

In addition to the security fee, there's an airport improvement fee. This is a tax passengers pay to use the infrastructures. These fees are added to the airfare and can be as high as \$45 per flight, or about \$90 for a round-trip, and they are taxable, so we're talking approximately \$100.

Comme l'a souligné M. Tauvette, le Canada pourrait être un chef de file mondial dans la production. Bien franchement, toutes les compagnies aériennes du monde se sont engagées à être carboneutres d'ici 2050. Par conséquent, il y aura sans aucun doute une demande pour le SAF.

Si le premier ministre dit que nous voulons être une superpuissance énergétique, c'est un exemple manifeste de ce que nous pourrions faire. Il y a un marché pour le SAF. Nous avons tout ce dont nous avons besoin pour le faire. Nous avons juste besoin d'un peu de cet investissement catalyseur pour aller de l'avant. Pour être franc, une fois que les prix baisseront, comme c'est le cas pour la plupart des nouvelles technologies au fil du temps, le besoin d'incitatifs sera réduit.

M. Tauvette : Comme je l'ai dit, nous importons actuellement environ 30 % du carburant d'aviation dont nous avons besoin, donc une fourniture de SAF contribuerait à une offre souveraine pour avoir une utilisation nationale accrue.

Bien sûr, nous envisageons la diversification pour certaines de ces autres utilisations des matières premières. Par exemple, il s'agirait d'un marché local pour le canola, qui pourrait être utilisé pour fabriquer des produits ici au Canada, contrairement à ce qui s'est passé avec les effets des tarifs de la Chine.

La foresterie est un autre secteur. Nous examinons certains des impacts qu'elle ressent. Nous pouvons utiliser une partie de cette matière première pour la transformer en quelque chose.

Nous avons l'impression qu'il y a une occasion de partager tous ces avantages de diversification et de faire du SAF un véritable marché de la chaîne d'approvisionnement.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Merci des réponses que vous avez données au sénateur Wilson. Vous avez répondu à mes questions sur ce carburant qui est moins dangereux pour l'environnement.

Vous avez dit que les États-Unis payaient environ 14 % de moins. Cependant, vous n'avez pas dit pourquoi on ne peut pas implanter cela au Canada ou pourquoi les États-Unis paient 14 % de moins. Pouvez-vous nous en dire plus à ce sujet?

M. Rheault : La différence entre le Canada et les États-Unis réside dans le fait qu'au Canada, tout ce qui touche l'aviation est aux frais des passagers.

En plus des frais pour la sécurité, il y a des frais d'amélioration aéroportuaire. Il s'agit d'une taxe que les passagers paient pour l'utilisation des infrastructures. Ces frais s'ajoutent au prix du billet d'avion et peuvent atteindre 45 \$ par vol, soit environ 90 \$ pour un billet aller-retour. Ce sont des frais qui sont taxables, donc on parle d'environ 100 \$.

Also, airports have to pay rent to the government. That doesn't exist in the U.S. Large airports have to pay municipal taxes. In the U.S., airports are owned by municipalities, so there are no municipal taxes.

In Canada, the fees charged to passengers represent about 30% of the price of an economy ticket.

Sales taxes are higher here than south of the border. In the U.S., some fees and taxes are applied, including fees for the use of airport infrastructure. The cost is about US\$5, which is much lower than the \$40 in Canada. Why? Because airports have access to infrastructure development funds which allow them to invest without flipping the bill to passengers.

The same is true for air traffic operations. In the U.S., fees and taxes added to airline tickets are also used to fund air traffic control services, whereas in Canada, airlines are entirely responsible for this service. We have a user-pay system, but we commonly call it user-pay plus, because Canadian travellers not only pay for everything, they contribute to the government's consolidated revenue fund, but that money's not being reinvested in the system. That's why.

Air Canada did a comparative study of the average fare between the U.S. and Canada for a domestic flight. The price differential was about \$10. When you add the currency conversion rate, taxes and fees, the difference between the two countries is striking.

Senator Aucoin: Has the report been sent to the government? Is that one of the things you'd like to see or that could be recommended to the government to reduce prices that could increase in the short term?

Mr. Morrison: Absolutely. We shared these recommendations with the government. In fact, they're in line with your committee's 2012 recommendations. Since then, House of Commons committees have made similar recommendations.

The latest report on this was commissioned by the NACC, and it was also forwarded to the government.

[English]

The government's response to recommendations to the House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities, in which I recommended that the federal government review its framework of fees, taxes and charges, was that they do intend to do this. We don't know the timing of

De plus, les aéroports doivent payer un loyer au gouvernement. Cela n'existe pas aux États-Unis. Les gros aéroports doivent payer des taxes municipales. Aux États-Unis, les aéroports appartiennent aux municipalités, donc il n'y a pas de taxes municipales.

Au Canada, les nombreux frais à la charge des passagers représentent environ 30 % du prix d'un billet en classe économique.

Évidemment, les taxes de vente sont plus élevées ici qu'au sud de la frontière. Aux États-Unis, certains frais et taxes s'appliquent, notamment les frais pour l'utilisation de l'infrastructure aéroportuaire. Le coût est d'environ 5 \$ US, ce qui est beaucoup plus bas que le montant de 40 \$ au Canada. Pourquoi? Parce qu'ils ont accès à des fonds de développement d'infrastructure qui permettent aux aéroports d'investir sans avoir à facturer le tout aux passagers.

C'est la même chose pour la navigation aérienne. Les frais et les taxes qui sont facturés aux États-Unis sur les billets d'avion servent aussi à financer les services de contrôle aérien, alors qu'au Canada, ces services sont entièrement à la charge des compagnies aériennes. Nous avons un système que l'on appelle utilisateur-payeur, mais nous l'appelons communément utilisateur-payeur plus, parce qu'en plus de payer pour tout, les voyageurs canadiens contribuent au fonds consolidé du gouvernement sans que cet argent ne soit réinvesti dans le système. C'est ce qui explique.

Chez Air Canada, nous avons fait une étude comparative du tarif moyen entre les États-Unis et le Canada pour un vol intérieur. L'écart de prix était d'environ 10 \$. C'est lorsque l'on ajoute le facteur de conversion pour la devise, les taxes et les frais qu'il y a une différence marquée entre les deux pays.

Le sénateur Aucoin : Le rapport a-t-il été envoyé au gouvernement? Est-ce parmi les éléments que vous souhaitez ou que l'on pourrait recommander au gouvernement pour alléger les tarifs qui pourraient augmenter à court terme?

M. Morrison : Tout à fait. On a partagé ces recommandations au gouvernement. D'ailleurs, elles s'inscrivent dans la lignée des recommandations de 2012 de votre comité. Depuis, des comités de la Chambre des communes ont fait des recommandations similaires.

Le dernier rapport à ce sujet a été commandé par le CNLA, et il a également été transmis au gouvernement.

[Traduction]

La réponse du gouvernement aux recommandations présentées au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes, dans lesquelles j'ai recommandé que le gouvernement fédéral examine son cadre de droits, de taxes et de redevances, était qu'il a l'intention de le

that. We don't know what that review process will look like, but we do understand something is forthcoming. Yes, the data has certainly caught their attention.

I have one quick example of the comparison with the United States that Mr. Rheault was mentioning. It was referenced to us, I believe two years ago, from our American counterpart that American Airlines had reduced their flights to non-hub airports within Canada by about 40% post-pandemic because of the higher cost-and-fee regime within Canada compared to the U.S. Certainly, Americans have recognized the situation in terms of the higher cost environment within Canada.

Back to Senator Mohamed's point as to what the federal government can do, it is certainly a message that we've been delivering. We need a more competitive system, not just domestically but in order to compete with other global entities.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Mr. Tauvette, since the crisis in Iran began, do you feel the federal government is more open to investing in this new fuel, which would be much more carbon neutral?

Mr. Tauvette: I think so, yes.

[*English*]

Supply sovereignty is much more important, and we've seen a lot more interest from the government in terms of making sure that we have a different supply source that's not fossil-based. That will form part of very important discussions. We have been, for example, in discussion with the Department of National Defence, or DND, as well as they have increased their market requirements for fuels. This would be an interesting opportunity for them as well. Definitely, there is a little bit more interest.

SAF is a liquid fuel that will be around for a very long time. Unfortunately, aviation does not have a lot of options for decarbonization; therefore, this liquid fuel will be in place for a very long time. Compared to other modes of transport that have other options and other opportunities for changing energy sources, aviation does not. We see any investment we make as only growing in the future.

The Chair: Thank you, senators, for those questions.

I want to thank our witnesses. We are out of time. In fact, we are over time, so I thank you for your indulgence to spend a few more minutes. I know some of you have a hard stop.

faire. Nous ne connaissons pas le calendrier de ce processus d'examen. Nous ne savons pas à quoi ressemblera ce processus d'examen, mais nous comprenons que quelque chose est à venir. Oui, les données ont certainement retenu leur attention.

J'ai un exemple rapide de la comparaison avec les États-Unis que M. Rheault mentionnait. Il nous a été signalé, il y a deux ans, je crois, par notre homologue américain qu'American Airlines avait réduit son nombre de vols vers les aéroports qui ne sont pas des plaques tournantes au Canada d'environ 40 % après la pandémie en raison du régime de coûts et de droits plus élevés au Canada par rapport aux États-Unis. Certes, les Américains ont reconnu la situation en ce qui concerne l'environnement de coûts plus élevés au Canada.

Pour revenir au point de la sénatrice Mohamed sur ce que le gouvernement fédéral peut faire, c'est certainement un message que nous avons transmis. Nous avons besoin d'un système qui permet d'être plus compétitif au niveau national et de concurrencer d'autres entités mondiales.

[*Français*]

Le sénateur Aucoin : Monsieur Tauvette, depuis la crise en Iran, avez-vous l'impression que le gouvernement fédéral est plus ouvert à investir dans ce nouveau carburant qui serait beaucoup plus carboneutre?

M. Tauvette : Selon moi, oui.

[*Traduction*]

La souveraineté de l'offre est beaucoup plus importante, et nous avons vu beaucoup plus d'intérêt de la part du gouvernement afin d'avoir une source d'approvisionnement différente qui ne repose pas sur les énergies fossiles. Cela fera partie de discussions très importantes. Par exemple, nous avons participé à des discussions avec le ministère de la Défense nationale, et il a renforcé ses exigences en matière de carburants sur le marché. Ce serait une occasion intéressante pour lui aussi. Chose certaine, on s'y intéresse un peu plus.

Le SAF est un carburant liquide qui existera pendant très longtemps. Malheureusement, l'aviation n'a pas beaucoup d'options pour la décarbonisation. Par conséquent, ce carburant liquide restera en place pendant très longtemps. Comparativement aux autres modes de transport qui ont d'autres options et d'autres possibilités pour changer de sources d'énergie, l'aviation n'en a pas. À notre avis, tout investissement que nous faisons ne fait qu'assurer notre croissance dans l'avenir.

Le président : Je vous remercie, sénateurs, de ces questions.

Je tiens à remercier nos témoins. Le temps est écoulé. En fait, nous avons dépassé le temps, alors je vous remercie d'avoir accepté de passer quelques minutes de plus avec nous. Je sais

We will continue our study next week with a final witness from WestJet, and then we will issue a report.

(The committee continued in camera.)

que certains d'entre vous ne peuvent pas se permettre de rester plus longtemps.

Nous poursuivrons notre étude la semaine prochaine avec un dernier témoin de WestJet, puis nous publierons un rapport.

(La séance se poursuit à huis clos.)
