

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, June 10, 2026

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.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, to consider a draft agenda (future business).

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

[*English*]

The Chair: Good evening, colleagues, guests and honourable senators. I call this meeting of the Standing Senate Committee on Transport and Communications to order. My name is David Wells. I'm a senator from Newfoundland and Labrador. I'd like to ask my colleagues to introduce themselves.

Senator Simons: Paula Simons, senator from Alberta, and I live on Treaty 6 territory.

Senator Wilson: Duncan Wilson, senator from British Columbia.

Senator Mohamed: Farah Mohamed, Ontario.

[*Translation*]

Senator Cormier: René Cormier from New Brunswick.

[*English*]

Senator Arnold: Dawn Arnold, also from New Brunswick.

[*Translation*]

Senator Quinn: Jim Quinn from New Brunswick.

[*English*]

Senator Manning: Fabian Manning, Newfoundland and Labrador.

[*Translation*]

Senator Aucoin: Réjean Aucoin from Nova Scotia. Good evening.

[*English*]

Senator Dasko: Donna Dasko, Ontario.

The Chair: Thank you, colleagues.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 10 juin 2026

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45 (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).

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

[*Traduction*]

Le président : Bonsoir, honorables sénateurs, chers collègues et invités. Je déclare ouverte la séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications. Je m'appelle David Wells. Je suis sénateur de Terre-Neuve-et-Labrador. Je demanderais à mes collègues de se présenter.

La sénatrice Simons : 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 : Duncan Wilson, sénateur de la Colombie-Britannique.

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

[*Français*]

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

[*Traduction*]

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

[*Français*]

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

[*Traduction*]

Le sénateur Manning : Fabian Manning, de Terre-Neuve-et-Labrador.

[*Français*]

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

[*Traduction*]

La sénatrice Dasko : Donna Dasko, de l'Ontario.

Le président : Merci, chers collègues.

I'd like to welcome everyone with us today as well as those listening to us online on the Senate's website at sencanada.ca.

Today, we're meeting 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 witness for today: from WestJet, John Weatherill, Executive Vice President and Chief Commercial Officer. Thank you for joining us today, Mr. Weatherill. We recognize you were unable to join us last week, so we appreciate that you were available this week.

Mr. Weatherill will provide opening remarks of approximately five minutes, which will be followed by a question-and-answer session with senators.

I will now invite Mr. Weatherill for his remarks.

John Weatherill, Executive Vice President and Chief Commercial Officer, WestJet: Thank you, Mr. Chair. Good evening, honourable senators. It is very nice to be with you here today. I apologize for not being with you last week. Unfortunately, I was travelling. I appreciate the opportunity to be with you today.

[Translation]

Thank you for the opportunity to appear before you today.

[English]

My name is John Weatherill. I serve as WestJet's Executive Vice President and Chief Commercial Officer. WestJet is very proud to be Canada's second-largest airline. We were founded in 1996 in Calgary. Since then, WestJet has grown from a small regional carrier into a national airline serving 46 Canadian airports and employing 15,000 Canadians.

We connect millions of travellers each year to communities, businesses, families and opportunities across Canada and around the world.

In a country as large and geographically diverse as Canada, air travel is essential for connecting Canadians to work, health care, family and opportunity.

We recognize that rising costs resulting from the conflict in Iran and broader global instability are having a real impact on Canadians.

Je tiens à souhaiter la bienvenue à tous ceux qui sont avec nous aujourd'hui ainsi qu'à ceux qui nous écoutent en ligne sur le site Web du Sénat à sencanada.ca.

Aujourd'hui, nous nous réunissons 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 notre témoin pour la séance d'aujourd'hui : de WestJet, John Weatherill, vice-président général et chef des affaires commerciales. Je vous remercie de vous joindre à nous, aujourd'hui, monsieur Weatherill. Nous savons que vous n'avez pas pu vous joindre à nous la semaine dernière, et nous vous sommes donc reconnaissants d'être parmi nous cette semaine.

M. Weatherill prononcera une déclaration préliminaire d'environ cinq minutes, qui sera suivie d'une séance de questions-réponses avec les sénateurs.

Je vais maintenant inviter M. Weatherill à prononcer sa déclaration préliminaire.

John Weatherill, vice-président général et chef des affaires commerciales, WestJet : Merci, monsieur le président. Bonsoir, honorables sénateurs. Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui. Je m'excuse de ne pas avoir pu être présent la semaine dernière. Malheureusement, j'étais en déplacement. Je vous remercie de me donner l'occasion d'être parmi vous aujourd'hui.

[Français]

Merci de m'avoir donné l'occasion de comparaître devant vous aujourd'hui.

[Traduction]

Je m'appelle John Weatherill. Je suis vice-président général et chef des affaires commerciales chez WestJet. WestJet est très fière d'être la deuxième compagnie aérienne du Canada. Elle a été fondée en 1996 à Calgary. Depuis lors, WestJet est passée du statut de petit transporteur régional à celui de compagnie aérienne nationale desservant 46 aéroports canadiens et employant 15 000 Canadiens.

Chaque année, nous mettons en relation des millions de voyageurs avec des collectivités, des entreprises, des familles et des possibilités partout au Canada et dans le monde entier.

Dans un pays aussi vaste et géographiquement diversifié que le Canada, le transport aérien est essentiel pour permettre aux Canadiens d'accéder à leur lieu de travail, aux soins de santé, à leur famille et à de nouvelles possibilités.

Nous sommes conscients que la hausse des coûts résultant du conflit en Iran et de l'instabilité mondiale générale a des répercussions réelles sur les Canadiens.

We appreciate the federal government's recent decision to temporarily suspend the federal excise tax on aviation fuel. This was a constructive step that acknowledged the extraordinary pressures facing both travellers and the aviation sector. However, the scale of these pressures remains significant.

Fuel typically represents 20% to 25% of an airline's operating costs. Since the war began, the cost of jet fuel has nearly doubled. This increase adds approximately \$40 in cost per one-way journey.

While the temporary excise tax pause was welcome, it reduced fuel costs by less than \$2 per guest and could not materially offset the broader cost impacts stemming from geopolitical instability.

Airlines operate in an intensely competitive environment and are continually incentivized to offer the lowest possible fares. Airfare pricing is driven primarily by supply and demand but, in the medium term, also reflects system-wide operating costs, including fuel, airport charges, navigation fees, labour, taxes and regulatory requirements.

In recent decades, Canadian airlines have been very successful in operating more efficiently and in passing cost savings on to Canadian travellers.

In the 30 years since WestJet was founded, from 1994 to 2024, average domestic airfares paid to airlines have declined by 50% in real terms — inflation-adjusted terms. Unfortunately, third-party fees and taxes have increased over that period by 65%. As a result, Canada remains one of the most expensive jurisdictions in the world in which to operate an airline, and the industry has little ability to absorb the fuel spike from the war in Iran.

The average domestic flight generates a profit per passenger in line with what some pay for a cup of coffee at Starbucks. With single-digit profits and fuel costs increasing by approximately \$40 per guest, there is simply no ability to absorb the shock. Airlines must, therefore, increase fares and reduce capacity, but that alone will not be enough.

The resilience of our industry is undermined by policies such as costly Air Passenger Protection Regulations, or APPR, that work directly against the worthy objectives of improving affordability, connectivity, unity and economic opportunity for Canadians.

Nous saluons la récente décision du gouvernement fédéral de suspendre temporairement la taxe d'accise fédérale sur le carburant d'aviation. Il s'agit d'une mesure constructive qui tient compte des pressions extraordinaires auxquelles font face tant les voyageurs que le secteur de l'aviation. Cependant, l'ampleur de ces pressions demeure importante.

Le carburant représente généralement entre 20 et 25 % des coûts d'exploitation d'une compagnie aérienne. Depuis le début de la guerre, le coût du carburant d'aviation a presque doublé. Cette augmentation ajoute environ 40 \$ de coûts par trajet aller simple.

Si la suspension temporaire de la taxe d'accise a été bien accueillie, elle n'a réduit les coûts de carburant que de moins de 2 \$ par passager et n'a pas pu compenser de manière significative les répercussions plus larges sur les coûts découlant de l'instabilité géopolitique.

Les compagnies aériennes évoluent dans un environnement extrêmement concurrentiel et sont constamment incitées à proposer les tarifs les plus bas possibles. La tarification des billets d'avion est principalement déterminée par l'offre et la demande, mais, à moyen terme, elle reflète également les coûts d'exploitation à l'échelle du système, notamment le carburant, les frais aéroportuaires, les frais de navigation aérienne, la main-d'œuvre, les taxes et les exigences réglementaires.

Au cours des dernières décennies, les compagnies aériennes canadiennes ont réussi à accroître leur efficacité opérationnelle et à faire profiter les voyageurs canadiens des économies réalisées.

Au cours des 30 années qui se sont écoulées depuis la création de WestJet, de 1994 à 2024, les tarifs aériens intérieurs moyens payés aux compagnies aériennes ont baissé de 50 % en termes réels — c'est-à-dire après ajustement pour tenir compte de l'inflation. Malheureusement, les redevances et taxes imposées par des tiers ont augmenté de 65 % au cours de cette période. En conséquence, le Canada reste l'un des pays les plus coûteux au monde pour exploiter une compagnie aérienne, et le secteur n'a guère les moyens d'absorber la flambée des prix du carburant liée à la guerre avec l'Iran.

Un vol intérieur génère en moyenne un bénéfice par passager équivalent à ce que certains paient pour une tasse de café chez Starbucks. Avec des bénéfices à un chiffre et des coûts de carburant en hausse d'environ 40 \$ par passager, il est tout simplement impossible d'amortir le choc. Les compagnies aériennes doivent donc augmenter leurs tarifs et réduire leur capacité, mais cela ne suffira pas.

La résilience de notre secteur est compromise par des politiques telles que le coûteux Règlement sur la protection des passagers aériens, ou RPPA, qui vont directement à l'encontre des objectifs louables d'amélioration de l'abordabilité, de la connectivité, de l'unité et des possibilités économiques pour les Canadiens.

The cost burdens on aviation are well known, and they have been repeatedly documented by governments with the same conclusions reached in the 2012 Standing Senate Committee on Transport and Communications report, the 2016 Canada Transportation Act Review, the 2025 House of Commons Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities report and the 2025 Competition Bureau aviation market study.

Each of these studies found that excessive costs, fees and regulatory barriers undermined the affordability and competitiveness of Canada's aviation sector.

In this regard, WestJet commends the government's focus on aviation in Budget 2026 and the Spring Economic Update and encourages action on the cumulative impact of regulatory frameworks, such as APPR, as well as other regulations, taxes and fees that increase costs and restrict air access to the detriment of Canadians. Now, more than ever, Canada should consider a national aviation strategy with key objectives and aligned policies to strengthen the sector's competitiveness, affordability, connectivity and resilience in the face of global challenges.

WestJet remains committed to working constructively with government and industry partners to support a safe, affordable and reliable air transportation system for Canadians.

I'm very happy to be with you today. Thank you for allowing me my opening remarks, and I look forward to your questions.

The Chair: Thank you very much, Mr. Weatherill. We appreciate your comments.

I would like to recognize that Senator Miville-Dechêne has joined us.

Senator Simons: Mr. Weatherill, thank you very much for joining us today.

I had questions arising from the set of questions we asked the previous witnesses. They are around how confident you are that we will actually have enough fuel to get us through the summer.

When we last held our hearings, there was greater hope that things at the Strait of Hormuz might be opening up, but there seems to be no sense of when that relief might come. Your rivals and colleagues told us that there was enough refinery capacity in Canada for jet fuel, but my concern was also about foreign markets where you fly and how reliable supplies will be there.

Les charges financières qui pèsent sur le secteur de l'aviation sont bien connues et ont été documentées à maintes reprises par les gouvernements, qui sont parvenus aux mêmes conclusions que celles formulées dans le rapport de 2012 du Comité sénatorial permanent des transports et des communications, dans l'examen de 2016 de la Loi sur les transports au Canada, dans le rapport de 2025 du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités de la Chambre des communes et dans l'étude de marché sur l'aviation de 2025 du Bureau de la concurrence.

Chacune de ces études a révélé que les coûts excessifs, les frais et les obstacles réglementaires compromettaient l'abordabilité et la compétitivité du secteur de l'aviation canadien.

À cet égard, WestJet salue l'attention portée par le gouvernement au secteur de l'aviation dans le budget de 2026 et la mise à jour économique du printemps, et encourage la prise de mesures face à l'incidence cumulative des cadres réglementaires, tels que le RPPA, ainsi que d'autres règlements, taxes et redevances qui augmentent les coûts et restreignent l'accès au transport aérien au détriment des Canadiens. Aujourd'hui plus que jamais, le Canada devrait envisager une stratégie nationale sur l'aviation, dotée d'objectifs clés et de politiques cohérentes, afin de renforcer la compétitivité, l'abordabilité, la connectivité et la résilience du secteur face aux défis mondiaux.

WestJet reste déterminée à collaborer de manière constructive avec le gouvernement et ses partenaires du secteur afin de soutenir un système de transport aérien sûr, abordable et fiable pour les Canadiens.

Je suis très heureux d'être parmi vous aujourd'hui. Merci de m'avoir permis de prononcer ma déclaration préliminaire, et j'attends avec intérêt vos questions.

Le président : Merci beaucoup, monsieur Weatherill. Nous vous sommes reconnaissants de vos commentaires.

Je tiens à souligner que la sénatrice Miville-Dechêne s'est jointe à nous.

La sénatrice Simons : Monsieur Weatherill, merci beaucoup de vous être joint à nous aujourd'hui.

J'avais des questions découlant de la série de questions que nous avons posées aux témoins précédents. Les questions portent sur votre degré de confiance quant au fait que nous aurons effectivement suffisamment de carburant pour tenir tout l'été.

Lors de nos dernières audiences, nous avions bon espoir que la situation dans le détroit d'Ormuz allait s'améliorer, mais il semble impossible de savoir quand ce soulagement pourrait se concrétiser. Vos concurrents et vos collègues nous ont indiqué que le Canada disposait d'une capacité de raffinage suffisante pour le carburant d'aviation, mais ma préoccupation portait

I wonder if you could talk a little bit about the reliability of fuel supply and what that might mean for your summer and fall schedule.

Mr. Weatherill: Thank you for the question. It's a question I've had from my neighbours and friends, as well, who have summer travel booked.

There are two issues: The first is around the supply of jet fuel and other fuels and energy sources. Second, there is the cost. At this point, our concern is primarily with the cost. We work very closely with fuel suppliers here in Canada and around the world.

At this point, we don't see a reason for concern about the physical supply of jet fuel. Some jurisdictions are potentially more constrained than others, but at this point, we don't have any concerns about the supply of fuel, at least as far as we're being given guidance from our suppliers.

For us, at this point, it's really a question of cost rather than supply.

Senator Simons: Then my question is this: Up until now, all the airlines have held prices relatively stable, and I know this because I make my own air bookings and can track the price.

Is there an expectation that if things don't start to resolve, prices may spike toward the end of the summer and into the fall? Fall is often when prices are their lowest.

Mr. Weatherill: Yes. That's a good question.

We have taken a number of pricing actions to this point. Now, you may not see that reflected, necessarily, in fares because each market and each flight is different.

Just to give some context around the complexity of aviation pricing, we file fares on about 7,000 city pairs. Ottawa to Edmonton is one city pair, but Halifax to Tokyo is another city pair. There are about 7,000.

We have about 3 million filed fares in the market at any given time, and on any given day, we make changes to about 150,000 of those fares. About half of those changes go up, and about half of those changes go down. We're always trying to match pricing to what the demand in the market is. It may be counterintuitive, but the way to maximize the revenue on a flight is often to reduce the fare so that more people can stimulate more

également sur les marchés étrangers où vous assurez des vols et sur la fiabilité de l'approvisionnement dans ces régions.

Pourriez-vous nous en dire un peu plus sur la fiabilité de l'approvisionnement en carburant et sur ce que cela pourrait signifier pour vos horaires d'été et d'automne?

M. Weatherill : Je vous remercie de la question. C'est une question que m'ont également posée mes voisins et mes amis, qui ont réservé des voyages pour cet été.

Il y a deux problèmes. Le premier concerne l'approvisionnement en carburant d'aviation ainsi que d'autres carburants et sources d'énergie. Le second concerne le coût. À ce stade, notre préoccupation porte principalement sur le coût. Nous travaillons en étroite collaboration avec les fournisseurs de carburant ici au Canada et dans le monde entier.

À l'heure actuelle, nous ne voyons aucune raison de nous inquiéter quant à l'approvisionnement physique en carburant d'aviation. Certaines régions sont potentiellement plus limitées que d'autres, mais pour l'instant, nous n'avons aucune inquiétude concernant l'approvisionnement en carburant, du moins d'après les informations que nous transmettent nos fournisseurs.

Pour nous, à ce stade, c'est vraiment une question de coût plutôt que d'approvisionnement.

La sénatrice Simons : Alors ma question est la suivante : jusqu'à présent, toutes les compagnies aériennes ont maintenu des prix relativement stables, et je le sais parce que j'achète moi-même des billets d'avion et que je peux suivre l'évolution des prix.

Faut-il s'attendre à ce que, si la situation ne s'améliore pas, les prix flambent vers la fin de l'été et à l'automne? L'automne est souvent la période où les prix sont les plus bas.

M. Weatherill : Oui. C'est une bonne question.

Nous avons pris un certain nombre de mesures en matière de tarification jusqu'à présent. Il se peut toutefois que cela ne se reflète pas nécessairement dans les tarifs, car chaque marché et chaque vol sont différents.

Pour vous donner une idée de la complexité de la tarification dans le secteur aérien, nous déposons des tarifs pour environ 7 000 liaisons. Ottawa à Edmonton est une liaison, mais Halifax à Tokyo en est une autre. Il y en a environ 7 000.

Nous avons environ trois millions de tarifs déposés sur le marché à tout moment, et chaque jour, nous modifions environ 150 000 de ces tarifs. Environ la moitié de ces modifications sont à la hausse, et l'autre moitié à la baisse. Nous essayons toujours d'adapter nos tarifs à la demande du marché. Cela peut sembler contre-intuitif, mais la manière de maximiser les recettes sur un vol consiste souvent à réduire le tarif afin que davantage de

demand, and more people can afford to fly. It's very difficult to say on a given route or on a given flight whether we're seeing the fuel costs reflected in the ticket price.

We are working hard to try to recover some of the fuel costs, because it is a very expensive cost item for us. As I mentioned in my remarks, the profit margins in the industry are very thin. We don't have the ability as an industry to absorb that type of cost increase, so we do need to see some increase in pricing as a result.

To this point, we haven't been able to recover all of the cost of incremental jet fuel.

Senator Simons: So the answer is yes?

Mr. Weatherill: Well, the answer is that it's very difficult to say, unfortunately. I wish I could predict the future better than I can. We just don't know what's likely to happen.

If the supply of fuel becomes more constrained, then, certainly, prices could go even higher than they have been for jet fuel, and that would be reflected on airfares. At this point, we just don't know. We see so much fluctuation that it's difficult to predict.

Senator Simons: Thank you very much.

Senator Quinn: Thank you, Mr. Weatherill, for being here this evening. I have a couple of clarifications, if I may.

We heard last time that the cost of fuel increases, and WestJet charges \$50 more per ticket for fuel-related issues, but it only makes a \$2 difference in the actual cost of the fuel. I was just trying to figure that out.

Two days ago, the government announced a new program. It's Liquidity for Airline Sector Resilience, and it's directly tied to fuel. Will that have any impact on the \$50 surcharge that you folks charge the passenger for fuel? Because they're paying \$50, and now the government has given access to a loan for \$150 million per airline.

Mr. Weatherill: Yes.

Senator Quinn: How does that impact the decision model that you folks have for the fuel charge that you charge customers?

personnes puissent stimuler la demande et que davantage de personnes aient les moyens de prendre l'avion. Il est très difficile de dire, pour une liaison ou un vol donné, si les coûts de carburant se répercutent sur le prix du billet.

Nous mettons tout en œuvre pour tenter de récupérer une partie des coûts de carburant, car il s'agit pour nous d'un élément de dépenses très élevé. Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire, les marges bénéficiaires dans le secteur sont très minces. Notre secteur n'a pas les moyens d'absorber ce type d'augmentation des coûts; par conséquent, nous devons nécessairement répercuter cette augmentation sur les tarifs.

Jusqu'à présent, nous n'avons pas été en mesure de compenser la totalité du surcoût lié au carburant d'aviation.

La sénatrice Simons : La réponse est donc oui?

M. Weatherill : Eh bien, la réponse est qu'il est malheureusement très difficile de le dire. J'aimerais pouvoir prédire l'avenir avec plus de précision. Nous ne savons tout simplement pas ce qui va se passer.

Si l'approvisionnement en carburant devient plus restreint, alors, assurément, les prix du carburant d'aviation pourraient grimper encore plus haut qu'ils ne l'ont fait, ce qui se répercuterait sur le prix des billets d'avion. À ce stade, nous ne savons tout simplement pas. Nous observons tellement de fluctuations qu'il est difficile de faire des prévisions.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

Le sénateur Quinn : Merci, monsieur Weatherill, de votre présence ici ce soir. J'aimerais apporter quelques précisions, si vous me le permettez.

Nous avons entendu la dernière fois que le coût du carburant augmentait et que WestJet facturait 50 \$ supplémentaires par billet pour couvrir les frais liés au carburant, alors que cela ne représente qu'une différence de 2 \$ sur le coût réel du carburant. J'essaie simplement de comprendre cela.

Il y a deux jours, le gouvernement a annoncé un nouveau programme. Il s'agit du Mécanisme de liquidités pour la résilience du secteur de l'aviation, et il est directement lié au carburant. Ce programme aura-t-il une incidence sur le supplément de 50 \$ que vous facturez aux passagers au titre du carburant? Parce qu'ils paient 50 \$, et maintenant le gouvernement a accordé un prêt de 150 millions de dollars par compagnie aérienne.

M. Weatherill : Oui.

Le sénateur Quinn : Comment cela influe-t-il sur le modèle de décision que vous utilisez pour fixer le supplément pour le carburant facturé à vos clients?

Mr. Weatherill: Thank you for the question, senator. I'll start with a clarification on the first point, and then I'll address the second point.

I was able to listen to some of the testimony from last week from my industry colleagues. On the reference to the \$50 fuel surcharge, we do have a \$50 surcharge on vacation packages that we've put in place since approximately mid-April, if I'm getting my dates right. That's on a vacation package through our tour operator division, Sunwing Vacations and WestJet Vacations. We have a surcharge that goes onto the vacation packages. The \$2 is when we have different surcharges and price increases on our air-only seats on scheduled air services.

The average cost increase that we're seeing on a domestic flight is about \$40. That is a \$40 incremental cost for fuel to fly one guest on one domestic flight.

The excise tax relief that has been granted through the temporary suspension of the excise tax translates into about \$2 per guest in cost savings to us.

The way we view it is that we have to try to recover a \$40 cost increase. This helps with \$2 of that \$40, but there's still quite a gap that the industry needs to try to recover. I'm putting it in per-passenger terms, but in aggregate terms for WestJet, we typically spend about \$1.5 billion per year on jet fuel. This year, given what's occurred, we expect our fuel bill to be anywhere between \$500 million and \$1 billion higher than it is.

So if we take the midpoint of that — let's say that's a \$750-million expense that we expect to incur that was unplanned for this year — the fuel excise tax savings from now through September would be worth about \$13 million to us, so there's still quite a gap there.

With regard to the \$150 million of emergency financing that the government has announced, each airline will have to make their own determination about whether they take advantage of that financing. Again, the scale, \$150 million is still just a portion of it, relative to the size of the incremental fuel bill that we're trying to work with, which is \$750 million.

I don't believe we're inclined to take advantage of that financing. Others may, but it's one of the mechanisms that have been put on the table.

Senator Quinn: Last week, when we had our other witnesses here, I was trying to narrow it down that the fuel charge that passengers pay — in your case, \$50 — that's strictly for

M. Weatherill : Je vous remercie de la question, sénateur. Je vais commencer par apporter une précision sur le premier point, puis j'aborderai le second.

J'ai pu écouter une partie des témoignages de la semaine dernière de mes collègues du secteur. Concernant la mention du supplément pour carburant de 50 \$, nous appliquons effectivement un supplément de 50 \$ sur les forfaits vacances, que nous avons mis en place depuis environ la mi-avril, si je me souviens bien des dates. Il s'applique aux forfaits vacances offerts par l'entremise de notre division de voyagistes, Vacances Sunwing et Vacances WestJet. Nous avons un supplément qui s'ajoute aux forfaits vacances. Le montant de 2 \$ correspond à divers suppléments et hausses de prix sur nos billets d'avion seuls pour les vols réguliers.

L'augmentation moyenne des coûts que nous constatons sur un vol intérieur est d'environ 40 \$. Il s'agit d'un surcoût de 40 \$ lié au carburant pour transporter un passager sur un vol intérieur.

L'allègement de la taxe d'accise accordé grâce à la suspension temporaire de cette taxe se traduit pour nous par une économie d'environ 2 \$ par passager.

De notre point de vue, nous devons tenter de compenser une hausse des coûts de 40 \$. Cette économie de 2 \$ nous aide un peu pour récupérer ces 40 \$, mais il reste encore un écart important que le secteur doit essayer de combler. Je parle ici du coût par passager, mais globalement, chez WestJet, nous dépensons généralement environ 1,5 milliard de dollars par an en carburant d'aviation. Cette année, compte tenu des événements, nous prévoyons que notre facture de carburant sera supérieure de 500 millions à 1 milliard de dollars par rapport à ce qu'elle est actuellement.

Si l'on prend la valeur médiane de cette fourchette — disons 750 millions de dollars de dépenses imprévues pour cette année —, les économies réalisées au titre de la taxe d'accise sur le carburant d'ici à septembre représenteraient environ 13 millions de dollars pour nous, ce qui laisse encore un écart assez important.

En ce qui concerne le financement d'urgence de 150 millions de dollars annoncé par le gouvernement, chaque compagnie aérienne devra décider elle-même si elle souhaite en bénéficier. Encore une fois, ce montant de 150 millions de dollars ne représente qu'une fraction de la hausse de la facture de carburant à laquelle nous faisons face, qui s'élève à 750 millions de dollars.

Je ne pense pas que nous soyons enclins à recourir à ce financement. D'autres le feront peut-être, mais c'est l'un des mécanismes qui ont été proposés.

Le sénateur Quinn : La semaine dernière, lorsque nous avons entendu nos autres témoins ici, j'ai essayé de préciser que le supplément pour carburant payé par les passagers — dans

fuel. Everybody has mentioned the other increasing costs, which I understand: landing fees and all the airport things that come into play. Those are separate from the fuel subject.

Mr. Weatherill: Absolutely right. That \$50 fuel surcharge we put in place for tour-operated packages is related to the spike in fuel costs.

Our tour-operated packages, unlike domestic flights, some of those are quite long distances, down deep into the Caribbean, Mexico and so forth. The average cost per customer for incremental jet fuel is higher than the \$40 I quoted for domestic.

The challenge is that even when we put through a price increase on a ticket, whether in the form of a surcharge or a price increase in the filed fares — one of those three million filed fares we have in the market — we don't distinguish between those internally at WestJet because, ultimately, we advertise all-in pricing to our customers, including all fees, taxes and everything else.

However, whether we put in a price increase of \$20, \$30, \$50 and so on, we're always monitoring to see how the pricing is being absorbed in the market. If we begin to see customers are not booking because prices become too high, we lower the price. So it may be the case, and we have seen this with our tour operator, we put a \$50 surcharge on the tour-operated package. But if the bookings don't come, we may reduce the cost of that package, and that offsets some of the potential benefits from that surcharge.

Senator Quinn: And on the passenger load trend from April 1, which is when the fuel rebate started, what are your loads? Is it too early in the quarter to talk about or give an indication of whether loads are up or down?

Mr. Weatherill: We are a privately held company, so we don't disclose the specific details of our load factors. What I will mention is the impact on booking trends, which is a combination of factors; there is a lot that impacts booking trends. Part of that is the cost of fuel, the increased prices, partially offset by the fuel rebate or the excise tax suspension, but also macro factors that impact demand for air travel.

votre cas, 50 \$ — concernait strictement le carburant. Tout le monde a évoqué les autres coûts en hausse, ce que je comprends : les redevances d'atterrissage et tous les frais aéroportuaires qui entrent en jeu. Ces coûts sont distincts de la question du carburant.

M. Weatherill : Vous avez tout à fait raison. Ce supplément pour carburant de 50 \$ que nous avons mis en place pour les forfaits organisés par des voyagistes est lié à la flambée des coûts du carburant.

Contrairement aux vols intérieurs, certains de nos forfaits organisés par des voyagistes couvrent des distances assez longues, jusqu'au cœur des Caraïbes, au Mexique, etc. Le coût moyen par client lié à la hausse du prix du carburant d'aviation supplémentaire est supérieur aux 40 \$ que j'ai cités pour les vols intérieurs.

La difficulté réside dans le fait que, même lorsque nous appliquons une augmentation de prix sur un billet, que ce soit sous forme de supplément ou d'augmentation des tarifs déposés — l'un de ces trois millions de tarifs déposés que nous avons sur le marché —, chez WestJet, nous ne faisons pas de distinction à cet égard en interne, car, en fin de compte, nous communiquons à nos clients des prix « tout compris », incluant tous les frais, les taxes et le reste.

Toutefois, que nous appliquions une hausse de prix de 20, 30 ou 50 \$, nous surveillons en permanence la manière dont cette tarification est absorbée par le marché. Si nous constatons que les clients ne réservent plus parce que les prix sont devenus trop élevés, nous baissions le prix. Cela peut donc arriver, et nous l'avons déjà observé avec notre voyageur : nous avons appliqué un supplément de 50 \$ sur le forfait organisé par ce voyageur. Mais si les réservations ne suivent pas, nous pouvons réduire le coût de ce forfait, ce qui annule une partie des bénéfices potentiels tirés de ce supplément.

Le sénateur Quinn : Et concernant l'évolution du taux de remplissage depuis le 1^{er} avril, date à laquelle la remise sur le carburant a pris effet, quels sont vos taux de remplissage? Est-il trop tôt dans le trimestre pour en parler ou pour donner une indication quant à une éventuelle hausse ou baisse de ces taux?

M. Weatherill : Nous sommes une entreprise privée, donc nous ne divulguons pas les détails précis de nos facteurs de remplissage. Ce que je peux mentionner, c'est l'effet sur les tendances en matière de réservations, qui résulte d'une combinaison de facteurs; de nombreux éléments influencent ces tendances. Parmi ceux-ci figurent le coût du carburant et la hausse des prix, partiellement compensés par la remise sur le carburant ou la suspension de la taxe d'accise, mais aussi des facteurs macroéconomiques qui pèsent sur la demande de voyages aériens.

For example, we are still facing a major deficit in demand for Canadians travelling south to the United States, which we have been dealing with now for 15 months following the tariff and takeover news from the U.S. President in February of last year. That is a portion of demand that simply no longer exists.

In February of this year, the Cuban market effectively evaporated, and it was a significant market for WestJet. At the beginning of February, we were flying 100 flights a week from Canada to Cuba; at the end of February, that was zero.

Shortly after that, we had violence in Puerto Vallarta, Mexico — cartel violence that you might have read or heard about. That impacted demand for bookings across all of Mexico, not just Puerto Vallarta.

So there are many different factors that all conspire to determine what the booking velocity — as we call it — the booking trend looks like, and whether load factors are keeping pace with previous years or our expectations.

We see huge differences region by region and flight by flight. It is just too difficult to —

The Chair: Okay, Senator Quinn.

Mr. Weatherill: That was a long-winded answer. I apologize.

Senator Arnold: Thank you, Mr. Weatherill, for being here with us today. First, I want to say kudos to WestJet for the measures you put in place to reduce fuel consumption while your planes are in port — or whatever you call it.

I wanted to know whether some of those things you put in place are effective. Will you keep them in place afterward? Why did you not do them before?

Then I have a question about sustainable aviation fuels, or SAFs, and if you are using those currently. And if not, why not?

Mr. Weatherill: Thank you, Senator Arnold.

The question around the methods and procedures for reducing the consumption of jet fuel: There are a number of things that we, as a company and as an industry, are doing to reduce the consumption of jet fuel. Obviously, we are highly motivated to minimize our fuel consumption because it is our largest cost item as an industry.

Par exemple, nous sommes toujours confrontés à une baisse importante de la demande de la part des Canadiens pour les voyages vers le sud, aux États-Unis — une situation à laquelle nous faisons face depuis 15 mois, à la suite des annonces du président américain en février de l'année dernière concernant les droits de douane et l'annexion. C'est une partie de la demande qui n'existe tout simplement plus.

En février de cette année, le marché cubain s'est littéralement volatilisé, alors qu'il représentait un marché important pour WestJet. Début février, nous assurions 100 vols par semaine entre le Canada et Cuba; fin février, ce chiffre était tombé à zéro.

Peu après, des violences ont éclaté à Puerto Vallarta, au Mexique — des affrontements entre cartels dont vous avez peut-être entendu parler ou sur lesquels vous avez peut-être lu des articles. Cela a eu des répercussions sur la demande de réservations pour tout le Mexique, pas seulement pour Puerto Vallarta.

Il existe donc de nombreux facteurs différents qui, ensemble, déterminent ce que l'on appelle la « vitesse de réservation », c'est-à-dire la tendance des réservations, et permettent de savoir si les taux de remplissage suivent le rythme des années précédentes ou correspondent à nos prévisions.

Nous constatons d'énormes différences selon les régions et les vols. C'est tout simplement trop difficile de...

Le président : D'accord, sénateur Quinn.

M. Weatherill : C'était une réponse un peu longue. Je m'en excuse.

La sénatrice Arnold : Merci, monsieur Weatherill, d'être ici avec nous aujourd'hui. Tout d'abord, je tiens à féliciter WestJet pour les mesures que vous avez mises en place afin de réduire la consommation de carburant lorsque vos avions sont à l'escale — ou quel que soit le terme que vous employez.

Je voulais savoir si certaines des mesures que vous avez mises en place sont efficaces. Allez-vous les maintenir par la suite? Pourquoi ne les aviez-vous pas mises en œuvre auparavant?

J'ai ensuite une question concernant les carburants d'aviation durables, ou SAF, et je voudrais savoir si vous les utilisez actuellement. Et si ce n'est pas le cas, pourquoi?

M. Weatherill : Merci, sénatrice Arnold.

En ce qui concerne les méthodes et procédures visant à réduire la consommation de carburant d'aviation, il y a un certain nombre de choses que nous faisons, en tant qu'entreprise et en tant que secteur, pour réduire la consommation de carburant d'aviation. Il va sans dire que nous sommes très motivés pour minimiser notre consommation de carburant, car il s'agit de notre principal élément de dépenses en tant que secteur.

There are things we have been doing over the course of the past several decades, and I'm proud of the progress the industry has made. In the last 20 years, average fuel consumption per passenger in our network has been reduced by 50%. The consumption per — we call them revenue passenger miles, but using the unit of demand we have, the consumption has been reduced by 50% due to a lot of things: changes in air navigation procedures, significant improvements in engine technology and changes to the airframe of the aircraft, including winglets that you see at the end of the wings, which reduce drag and help make flying more efficient.

As well, there are procedures we perform internally at WestJet. Our pilots will taxi aircraft in and out from the gate to the runway using a single engine in order to reduce fuel. We have a fuel savings program that we use to actually slow the aircraft in flight. We will fly more slowly to reduce fuel burn when fuel is very expensive. We don't do it all the time because there's a trade-off with guest experience; we want flying to be faster than taking a car.

We do all of those things. Most of them we do whether fuel has spiked or not; some of them we're paying more attention to now.

And to your question on SAF, we do use SAF. We don't use it in North America, generally, because it's not widely available and, effectively, is not being produced here in Canada, but we do use a portion of SAF loaded into our fuel in Europe. Last year, we used about 1.5 million litres of SAF.

Senator Arnold: Would you use more if it were available?

Mr. Weatherill: There are two questions on SAF, just like there are two questions on conventional jet fuel: supply and price. They are the same two questions.

At the moment, the supply is not there. My understanding, and I know my former colleague from WestJet, Geoff Tauvette, and current executive director of Canadian Council for Sustainable Aviation Fuels, or C-SAF, was here last week. I defer to him. He's the expert. WestJet is a founding partner of C-SAF, and we support the work they're doing to create a path for production of SAF at scale in Canada.

SAF is the clearest path we have to decarbonizing aviation. It is very important, but it is going to require some type of incentive for production to scale to the level where the cost is not

Nous mettons en œuvre certaines mesures depuis plusieurs décennies, et je suis fier des progrès réalisés par le secteur. Au cours des 20 dernières années, la consommation moyenne de carburant par passager sur notre réseau a été réduite de 50 %. La consommation par... nous utilisons le terme de « passagers-milles payants », mais si l'on se base sur notre unité de mesure de la demande, la consommation a été réduite de 50 % grâce à plusieurs facteurs : des modifications des procédures de navigation aérienne, des améliorations importantes de la technologie des moteurs et des changements apportés à la cellule de l'avion, notamment les ailettes situées aux extrémités des ailes, qui réduisent la traînée et contribuent à une plus grande efficacité du vol.

Par ailleurs, nous appliquons certaines procédures en interne chez WestJet. Nos pilotes font rouler les avions entre la porte d'embarquement et la piste en n'utilisant qu'un seul moteur afin de réduire la consommation de carburant. Nous disposons d'un programme d'économie de carburant qui nous permet de ralentir l'avion en vol. Nous volons plus lentement pour réduire la consommation de carburant lorsque celui-ci est très cher. Nous ne le faisons pas tout le temps parce que cela a des répercussions sur l'expérience des passagers; nous voulons que l'avion soit plus rapide que la voiture.

Nous mettons en œuvre toutes ces mesures. La plupart d'entre elles sont appliquées, que le prix du carburant ait augmenté ou non; nous accordons toutefois davantage d'attention à certaines d'entre elles actuellement.

Et pour répondre à votre question sur le SAF, nous utilisons effectivement du SAF. Nous ne l'utilisons généralement pas en Amérique du Nord, car il n'est pas largement disponible et, en réalité, n'est pas produit ici au Canada, mais nous utilisons une partie de SAF mélangé à notre carburant en Europe. L'année dernière, nous avons utilisé environ 1,5 million de litres de SAF.

La sénatrice Arnold : En utiliseriez-vous davantage s'il était disponible?

M. Weatherill : Il y a deux enjeux concernant le SAF, tout comme il y en a deux concernant le carburant d'aviation conventionnel : l'approvisionnement et le prix. Ce sont les deux mêmes enjeux.

Pour le moment, l'offre n'est pas disponible. D'après ce que j'ai compris, et je sais que mon ancien collègue de WestJet, Geoff Tauvette, qui est actuellement directeur général du Conseil canadien des carburants d'aviation durables, ou C-SAF, était ici la semaine dernière. Je m'en remets à lui. C'est lui l'expert. WestJet est un partenaire fondateur du C-SAF, et nous soutenons les travaux qu'il mène pour ouvrir la voie à une production de SAF à grande échelle au Canada.

Le SAF représente la voie la plus évidente dont nous disposons pour décarboner l'aviation. C'est très important, mais cela va nécessiter une forme d'incitation pour que la production

like today's conventional jet fuel, where we're facing a cost crisis impacting affordability.

[Translation]

Senator Aucoin: If, for example, you wanted to launch a new airline or a new flight from point A to point B — I have something here that lists some of the fares, but can you review the fares you need to consider when setting the price of a ticket for a commercial flight from point A to point B?

[English]

Mr. Weatherill: Thank you for the question regarding what goes into consideration for setting airfares for a new flight in our network between two cities.

There are a number of considerations that go into that. We currently have, by virtue of the fact that we've been around for 30 years, a large and established network and millions of filed fares in the market. It usually means we have some proxies in the market for what pricing we would put in place on a new route.

We also have access to a centralized clearing house of pricing for all airlines on all markets, so we can see what the established pricing is in a market. That gives us a sense of what the demand market competitiveness looks like.

We then have to do an analysis — which is not within our pricing team but within our network planning team — around a new service into a given market. This was the analysis we did in the case of Calgary to Sydney, Nova Scotia, as we were talking about earlier. We had to determine this: If we put that flight in, do we believe we can attract enough demand and fill enough seats, at a price we believe the market will bear, to cover our fully allocated cost of operating that service? If we feel confident, then we put the service in place; if we don't, then we have to make a different and more difficult decision.

Unfortunately, through the fuel crisis we are now experiencing, we've had to reduce frequency in certain markets because that equation has come out of balance.

[Translation]

Senator Aucoin: You talked about the national aviation strategy. What will it look like? You said that the government "should" do certain things, and you referred to a number of studies and reports. I would like to hear more from you on that.

atteigne un niveau où le coût ne soit pas comme celui du carburant d'aviation conventionnel actuel, car nous sommes confrontés à une crise des coûts qui touche l'abordabilité.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Si, par exemple, vous vouliez instaurer une nouvelle ligne aérienne ou un nouveau vol du point A au point B... J'ai quelque chose ici qui me donne certains des tarifs, mais pouvez-vous revoir les tarifs dont vous devez tenir compte pour fixer le prix d'un billet, pour un vol commercial du point A au point B?

[Traduction]

M. Weatherill : Merci pour cette question concernant les facteurs pris en compte pour fixer les tarifs aériens d'un nouveau vol sur notre réseau entre deux villes.

Plusieurs éléments entrent en ligne de compte. Grâce à nos 30 ans d'existence, nous disposons aujourd'hui d'un réseau vaste et bien établi, ainsi que de millions de tarifs déposés sur le marché. Cela signifie généralement que nous disposons de certains indicateurs sur le marché pour déterminer la tarification que nous appliquerons sur une nouvelle liaison.

Nous avons également accès à une base de données centralisée des tarifs pour toutes les compagnies aériennes sur l'ensemble des marchés, ce qui nous permet de voir quels sont les tarifs établis sur un marché. Cela nous donne une idée de la demande et de la compétitivité du marché.

Nous devons ensuite réaliser une analyse — qui n'est pas du ressort de notre équipe chargée de la tarification, mais de celle chargée de la planification du réseau — concernant la mise en place d'un nouveau service sur un marché donné. C'est l'analyse que nous avons menée dans le cas de la liaison entre Calgary et Sydney, en Nouvelle-Écosse, comme nous en parlions plus tôt. Nous devons déterminer ceci : si nous mettons ce vol en place, pensons-nous pouvoir attirer une demande suffisante et remplir suffisamment de sièges, à un prix que le marché est selon nous prêt à payer, pour couvrir l'intégralité des coûts d'exploitation de ce service? Si nous en sommes convaincus, nous mettons alors le service en place; dans le cas contraire, nous devons prendre une décision différente et plus difficile.

Malheureusement, en raison de la crise du carburant que nous traversons actuellement, nous avons dû réduire la fréquence des vols sur certains marchés, car cet équilibre a été perturbé.

[Français]

Le sénateur Aucoin : Vous avez parlé de la stratégie nationale de l'aviation. À quoi ressemblera-t-elle? Vous avez dit que le gouvernement « devrait » faire certaines choses et vous avez parlé de plusieurs études et rapports. J'aimerais vous entendre davantage à ce sujet.

[English]

Mr. Weatherill: Thank you for that question regarding what a national aviation strategy should entail. I will tie it back to my response to the previous question.

Every day, the entire industry in Canada is doing that calculation, the evaluation of that formula we discussed: Can the market generate enough revenue to cover the cost of air service? For many airlines in this country, that formula comes out negative. Part of the reason for that is because we have structural cost challenges that impact the viability of the industry in this country.

As I mentioned previously, some are regulatory. We have challenges with the funding mechanism for aviation in Canada. We have an almost entirely user-pay system in this country. In fact, in some cases, users pay more than the cost of delivering the aviation service. Ultimately, that ends up costing consumers more to fly. We know aviation is price elastic in our country. If the airfare goes up by 10%, we expect that demand, the number of people buying tickets, will drop by more than 10%. That is the history of aviation in this country.

It is very important for us to work as hard as we can as a country to bring the core cost of aviation services down. We think a national aviation strategy could be very helpful in doing that.

The first step in a national aviation strategy is establishing the key objectives and success criteria we have as a country. Do we want more flights or more affordable flights? Do we enable more people to travel? Would we measure success based upon the number of passengers in the country and so forth? Once we know what we are working toward, we can establish policies aligned with delivering that.

Without that national strategy and a clear objective, we have policies that work at odds with one another. I will give you a great example.

The Air Passenger Protection Regulations, on paper, seek to protect passengers in the event of disruption. Airlines are already entirely motivated to minimize disruptions. We have entire teams and departments who work hard every day to minimize disruption. There are consequences to that legislation. It increases costs for Canadians. Punitive compensation requirements, actually, in some cases — in thin markets like Calgary to Sydney, Nova Scotia, which we fly just a couple of times a week on a seasonal basis — undermine the formula we

[Traduction]

M. Weatherill : Je vous remercie pour cette question concernant ce que devrait inclure une stratégie nationale sur l'aviation. Je vais faire le lien avec ma réponse à la question précédente.

Chaque jour, l'ensemble du secteur au Canada effectue ce calcul, cette évaluation de la formule dont nous avons parlé : le marché peut-il générer suffisamment de recettes pour couvrir le coût du service aérien? Pour de nombreuses compagnies aériennes au pays, le résultat de ce calcul est négatif. Cela s'explique en partie par des problèmes de coûts structurels qui affectent la viabilité du secteur au pays.

Comme je l'ai mentionné précédemment, certains de ces problèmes sont d'ordre réglementaire. Nous sommes confrontés à des difficultés concernant le mécanisme de financement de l'aviation au Canada. Notre pays dispose d'un système presque entièrement fondé sur le principe de l'utilisateur-payeur. En effet, dans certains cas, les utilisateurs paient plus que le coût de prestation du service aérien. Au final, cela se traduit par des billets d'avion plus chers pour les consommateurs. Nous savons que la demande de voyages aériens est élastique par rapport au prix dans notre pays. Si le prix des billets d'avion augmente de 10 %, nous nous attendons à ce que la demande, c'est-à-dire le nombre de personnes qui achètent des billets, diminue de plus de 10 %. C'est ce que l'histoire de l'aviation au pays nous enseigne.

Il est très important que nous mettions tout en œuvre, en tant que pays, pour réduire le coût de base des services aériens. Nous pensons qu'une stratégie nationale sur l'aviation pourrait être très utile pour y parvenir.

La première étape d'une stratégie nationale sur l'aviation consiste à définir les objectifs clés et les critères de réussite que nous visons en tant que pays. Souhaitons-nous davantage de vols ou des vols plus abordables? Voulons-nous permettre à davantage de personnes de voyager? Mesurerions-nous le succès en fonction du nombre de passagers dans le pays, etc.? Une fois que nous savons ce vers quoi nous travaillons, nous pouvons mettre en place des politiques alignées sur la réalisation de ces objectifs.

Sans cette stratégie nationale et sans objectif clair, nous nous retrouvons avec des politiques qui se contredisent les unes les autres. Je vais vous donner un excellent exemple.

Le Règlement sur la protection des passagers aériens, sur le papier, vise à protéger les passagers en cas de perturbation. Or, les compagnies aériennes sont déjà pleinement motivées pour minimiser ces perturbations. Nous disposons d'équipes et de services entiers qui travaillent d'arrache-pied chaque jour pour minimiser les perturbations. Cette législation a des conséquences. Elle augmente les coûts pour les Canadiens. En réalité, dans certains cas — sur des liaisons à faible volume comme celle reliant Calgary à Sydney, en Nouvelle-Écosse, que

are looking at. A single delay on a route like that could wipe out two years of profitability if we were required to pay compensation.

Remember what I said: The average profitability is the price of a cup of coffee, so if you have to pay someone \$1,000 for a delayed flight, you wipe out 100 times the profit that you earn on that route. If we fly a route like that 30 or 40 times a year, it is easy to wipe out a couple years of profitability.

We have regulations and policies in the country that are not aligned with one another. If we can align them, then I think we'll be more successful.

Senator Aucoin: My sister-in-law came to Ottawa yesterday or the day before. They were offering her or another passenger \$2,000 if they wanted to delay their flight. Are you saying that's not two years of profit for that airline, for that flight, but four years?

Mr. Weatherill: That is a bit of a different story. I won't speak for other airlines, but I think that, in your sister's case, she was on an overbooked flight and was being offered compensation to voluntarily give up her seat on that flight. WestJet does not overbook our flights. Unfortunately, she was not flying with WestJet but —

Senator Aucoin: On the \$2,000, what is the margin with that? Would that equate to a lot of money saved? Is that what you are saying? I'm trying to understand.

Mr. Weatherill: I should probably have answered the question more clearly. That airline — and we will not name them — their algorithm calculated, given a certain historical no-show factor, that they could oversell the flight by a certain number of seats, then some people wouldn't show up and it wouldn't be a problem. Every once in a while, everyone does show up and it is a problem. No airline wants to be in a position of forcing someone to give up their seat.

What we have seen happen in the industry — again, WestJet doesn't do this — is that airlines will offer significant incentives for a customer to voluntarily give up their seat to solve the problem. It happens in a small number of cases. It is a one-off, as opposed to Air Passenger Protection Regulations, which, despite the strong on-time performance in the industry, happens to an entire aircraft at a time. In the case of a thin market like Sydney

nous desservons seulement quelques fois par semaine de façon saisonnière —, les exigences punitives en matière d'indemnisation compromettent la formule que nous envisageons. Un seul retard sur une liaison comme celle-ci pourrait anéantir deux ans de rentabilité si nous étions tenus de verser une indemnisation.

Rappelez-vous ce que j'ai dit : la rentabilité moyenne équivaut au prix d'une tasse de café, donc si vous devez verser 1 000 \$ à un passager pour un vol retardé, vous anéantissez 100 fois le bénéfice que vous réalisez sur cette liaison. Si nous effectuons une telle liaison 30 ou 40 fois par an, cela suffit à anéantir facilement deux ans de rentabilité.

Dans notre pays, nous avons une réglementation et des politiques qui ne sont pas harmonisées entre elles. Si nous parvenons à les harmoniser, je pense que nous aurons davantage de succès.

Le sénateur Aucoin : Ma belle-sœur est arrivée à Ottawa hier ou avant-hier. On lui a proposé, ainsi qu'à un autre passager, 2 000 \$ s'ils acceptaient de retarder leur vol. Êtes-vous en train de dire que cela ne représente pas deux ans de bénéfices pour cette compagnie aérienne, pour ce vol, mais quatre ans?

M. Weatherill : Ce sont des choses un peu différentes. Je ne parlerai pas au nom des autres compagnies aériennes, mais je pense que, dans le cas de votre sœur, elle avait un vol surséché et qu'on lui offrait une indemnisation pour qu'elle renonce volontairement à son siège. WestJet ne pratique pas la surséché de ses vols. Malheureusement, elle ne voyageait pas avec WestJet, mais...

Le sénateur Aucoin : En ce qui concerne les 2 000 \$, quelle est la marge sur ce montant? Cela représenterait-il une économie importante? Est-ce que c'est ce que vous dites? J'essaie de comprendre.

M. Weatherill : J'aurais probablement dû répondre plus clairement à la question. Cette compagnie aérienne — dont nous taillons le nom — a calculé, à l'aide de son algorithme et en tenant compte d'un certain taux historique de non-présentation, qu'elle pouvait survendre le vol d'un certain nombre de sièges, en partant du principe que certaines personnes ne se présenteraient pas et que cela ne poserait pas de problème. De temps à autre, tout le monde se présente et cela pose un problème. Aucune compagnie aérienne ne souhaite se retrouver dans la situation où elle doit forcer quelqu'un à céder son siège.

Ce que nous avons observé dans le secteur — encore une fois, WestJet ne fait pas cela —, c'est que les compagnies aériennes offrent des incitatifs importants à un client pour qu'il cède volontairement son siège afin de résoudre le problème. Cela se produit dans un petit nombre de cas. Il s'agit d'un cas unique, contrairement au Règlement sur la protection des passagers aériens qui, malgré l'excellente ponctualité du secteur,

to Calgary, one delay can wipe out a year or two of profitability on that route.

The Chair: Thank you.

Senator Manning: Senator Aucoin took a couple of my questions, so I will —

Senator Aucoin: I'm good.

Senator Manning: I think that you are reading my French notes here.

Talking about the national aviation strategy, has the airline industry looked to or lobbied government to ask for the strategy in the past? If so, what has the response been from the government?

I'm sure it is not something that just came up this morning.

Mr. Weatherill: No, it didn't just come up this morning. No, we work very closely with stakeholders across government and around the industry, in fact, to try to align recommendations on what such a strategy could look like. There is a joint white paper between the National Airlines Council of Canada and the Canadian Airports Council to provide recommendations on things we believe could be beneficial for the industry.

The government has, through the studies I referenced, come to many of the same conclusions regarding some key steps that could be impactful and beneficial to improve the structural health of the aviation industry in Canada.

It is one of the critical challenges we face. Every industry has its challenges. I think we have had our fair share in aviation, starting pre-COVID with delay deliveries and certification challenges with aircraft from our suppliers. COVID, of course, has been hugely impactful on the entire country and for aviation in particular. I mentioned we've had challenges with the U.S., Cuban and Mexican markets. Now we have the fuel price increase with respect to Iran.

It is an industry that has, over the course of the past decade, lost much of the resilience to buffer against these types of shocks. Part of that has been the undermining of the structural health of the industry by some of these types of regulations that we have talked about and the fundamental funding system and methodology for the industry. If we could address that, it would make the entire industry more resilient, healthier and better able to weather these shocks so we do not have to talk about

s'applique à un avion complet à la fois. Dans le cas d'un marché à faible volume comme celui de la liaison de Sydney à Calgary, un seul retard peut effacer un ou deux ans de rentabilité sur cette liaison.

Le président : Merci.

Le sénateur Manning : Le sénateur Aucoin a pris quelques-unes de mes questions, donc je vais...

Le sénateur Aucoin : C'est bon.

Le sénateur Manning : Je crois que vous lisez mes notes en français.

En parlant de la stratégie nationale sur l'aviation, le secteur aérien a-t-il déjà sollicité le gouvernement ou fait pression sur lui pour demander l'élaboration d'une telle stratégie? Si c'est le cas, quelle a été la réponse du gouvernement?

J'imagine que ça ne date pas d'hier.

M. Weatherill : Non, ce n'est pas nouveau. Non, nous travaillons en fait en étroite collaboration avec les intervenants au sein du gouvernement et dans l'ensemble du secteur pour tenter d'harmoniser les recommandations quant à ce à quoi une telle stratégie pourrait ressembler. Le Conseil national des lignes aériennes du Canada et le Conseil des aéroports du Canada ont publié un livre blanc conjoint contenant des recommandations sur les mesures qui, selon nous, pourraient être bénéfiques pour le secteur.

Le gouvernement, au moyen des études que j'ai mentionnées, est parvenu à bon nombre des mêmes conclusions concernant certaines mesures clés qui pourraient avoir des répercussions positives et contribuer à améliorer la santé structurelle du secteur de l'aviation au Canada.

C'est l'un des défis majeurs auxquels nous faisons face. Chaque secteur a ses propres défis. Je pense que nous en avons eu notre lot dans le secteur de l'aviation, dès avant la COVID, avec des retards de livraison et des problèmes de certification concernant les aéronefs de nos fournisseurs. La COVID a bien sûr eu des répercussions importantes sur l'ensemble du pays, et sur l'aviation en particulier. J'ai mentionné que nous avons rencontré des difficultés sur les marchés américain, cubain et mexicain. Nous sommes maintenant confrontés à la hausse du prix du carburant liée à la situation avec l'Iran.

Il s'agit d'un secteur qui, au cours de la dernière décennie, a perdu une grande partie de sa résilience lui permettant d'amortir ce genre de chocs. Cela s'explique en partie par l'affaiblissement de la santé structurelle du secteur causé par certaines des réglementations dont nous avons parlé, ainsi que par le système et la méthodologie de financement fondamentaux du secteur. Si nous pouvions remédier à cela, l'ensemble du secteur deviendrait plus résilient, plus sain et mieux à même de surmonter ces chocs,

emergency loans or temporary federal fuel excise tax suspension. That is really what we're hoping to achieve.

Senator Manning: To follow up on the federal fuel excise tax exemption, in your remarks, you mentioned that the increase in cost this year could run between \$500 million to \$1 billion. If you average that out, it's \$750 million, but with the exemption they brought forward, you are saving \$13 million. Now, \$13 million is not pocket change, but at the same time, how do you plan to address an extra \$750 million or close to it in fuel charges when that will drive the prices up to an extent where people will stop travelling?

Mr. Weatherill: You've hit the nail on the head. We are working hard to try to recover as much of the incremental costs as we can through pricing adjustments and some, at this point, limited and tactical capacity reductions. However, we know it will be difficult to pass through the entirety of that cost because it works out to about a 20% to 25% increase in the price of tickets to try to recover the entirety of the cost, and we know that the market cannot bear that. Canadians are struggling with affordability in all parts of their lives.

A 20% or 25% increase in the price of aviation being accepted without impact on demand is highly unlikely. That is why it is important to use the opportunity we have now with the industry focused on coming together to address some of the structural issues that we think could make the industry more resilient. It would bring down costs.

This is an industry that has done a great job of bringing down costs for three decades. It would bring down costs for all players, and that would mean we would have more ability to absorb shocks without a massive increase in the price of tickets for consumers.

Senator Wilson: Senator Manning takes the cake because he read my scribbles and my questions from across the room, so I will ask a different question.

As a clarification — you mentioned APPR several times. I do not know what that is.

Mr. Weatherill: I apologize. "APPR" refers to the Air Passenger Protection Regulations. If we had a few more hours, I would go into all of the details. I will say, essentially, what APPR is —

ce qui nous éviterait d'avoir à parler de prêts d'urgence ou de suspension temporaire de la taxe d'accise fédérale sur les carburants d'aviation. C'est vraiment ce que nous espérons accomplir.

Le sénateur Manning : Pour faire suite à la question de l'exemption fédérale de la taxe d'accise sur les carburants d'aviation, vous avez mentionné dans votre déclaration préliminaire que l'augmentation des coûts cette année pourrait se situer entre 500 millions et 1 milliard de dollars. Si vous faites la moyenne, cela représente 750 millions de dollars, mais avec l'exemption proposée, vous économisez 13 millions de dollars. Certes, 13 millions de dollars, ce n'est pas une somme négligeable, mais en même temps, comment comptez-vous faire face à une hausse supplémentaire de 750 millions de dollars, ou presque, des coûts de carburant, alors que cela fera grimper les prix à un point tel que les gens cesseront de voyager?

M. Weatherill : Vous avez frappé en plein dans le mille. Nous travaillons d'arrache-pied pour tenter de récupérer autant que possible ces coûts supplémentaires par le biais d'ajustements tarifaires et de réductions de capacité, pour l'instant limitées et tactiques. Cependant, nous savons qu'il sera difficile de répercuter la totalité de ces coûts, car cela se traduirait par une hausse de 20 à 25 % du prix des billets pour tenter de les récupérer entièrement, et nous savons que le marché ne peut pas supporter cela. Les Canadiens ont du mal à joindre les deux bouts dans tous les aspects de leur vie.

Il est très peu probable qu'une hausse de 20 ou 25 % du prix des voyages aériens soit acceptée sans incidence sur la demande. C'est pourquoi il est important de saisir l'occasion qui se présente aujourd'hui, alors que le secteur cherche à s'unir pour trouver des solutions à certains problèmes structurels, des solutions qui pourraient, selon nous, rendre le secteur plus résilient. Cela permettrait de réduire les coûts.

Il s'agit d'un secteur qui a fait un excellent travail en matière de réduction des coûts depuis trois décennies. Cela permettrait de réduire les coûts pour tous les acteurs, ce qui signifierait que nous serions mieux à même d'absorber les chocs sans augmentation massive du prix des billets pour les consommateurs.

Le sénateur Wilson : Le sénateur Manning remporte la palme, car il a lu mes notes et mes questions depuis l'autre bout de la salle; je vais donc poser une autre question.

Juste pour clarifier les choses : vous avez mentionné le « RPPA » à plusieurs reprises. Je ne sais pas de quoi il s'agit.

M. Weatherill : Je m'en excuse. L'acronyme « RPPA » fait référence au Règlement sur la protection des passagers aériens. Si nous avions quelques heures de plus, j'entrerais dans tous les détails. Je vais vous expliquer, en gros, ce qu'est le RPPA...

Senator Wilson: That's okay. Now that you explained that acronym, I'm good. We understand that.

In your remarks, you spoke about user pay and more than user pay. Is that NAV CANADA? What are you paying into that is —

Mr. Weatherill: There are many costs in the industry that are funded directly by the users of the industry. The first is the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA. Aviation security is funded through the Air Travellers Security Charge, or ATSC. There is a fee for customs services if you are flying internationally. There is a fee that we as the airline pay to NAV CANADA for air traffic control services. For example, the air traffic control system in Canada is not funded by the federal government; it is funded by the airlines that use the system.

As well, every time you travel, on your ticket, you will see there is an AIF charge, which is the Airport Improvement Fee. Airport infrastructure in this country is largely funded by airports, and that infrastructure investment is recovered through an Airport Improvement Fee that shows up on the price of your ticket.

There are some very limited exceptions — small airports that receive some government funding — but this is largely an industry that is funded entirely by users of the industry as opposed to through general revenues or taxpayer funding.

Senator Wilson: I have one more question, if I could.

One of the things that I can appreciate is being in your situation must be challenging, and I would be interested to hear your perspective on how this actually plays out. Obviously, being WestJet, you have great access to government. You meet with regulators and ministers. However, you are also in an industry that is highly public and one misstep and you will have public outrage, which then creates things like the Air Passenger Protection Regulations, or the APPR, for example.

Mr. Weatherill: Yes.

Senator Wilson: To Senator Manning's initial question, how are you finding government responding to you in the context of that weird, difficult public exposure that you, as an airline, face?

Le sénateur Wilson : Ce n'est pas nécessaire. Maintenant que vous avez expliqué cet acronyme, ça me suffit. Nous le comprenons.

Dans vos réponses, vous avez parlé de l'utilisateur-payeur et d'autres aspects au-delà de ce principe. Est-ce NAV CANADA? Dans quoi payez-vous, au juste...

M. Weatherill : Il existe de nombreux coûts au sein du secteur qui sont financés directement par les utilisateurs du secteur. Le premier est l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, ou ACSTA. La sécurité aérienne est financée par le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, ou DSPTA. Il y a des frais pour les services douaniers si vous prenez un vol international. Il y a des frais que nous, en tant que compagnie aérienne, versons à NAV CANADA pour les services de contrôle de la circulation aérienne. Par exemple, le système de contrôle de la circulation aérienne au Canada n'est pas financé par le gouvernement fédéral; il est financé par les compagnies aériennes qui utilisent ce système.

De plus, chaque fois que vous voyagez, vous remarquerez sur votre billet qu'il y a des frais FAA, c'est-à-dire des frais d'améliorations aéroportuaires. Les infrastructures aéroportuaires dans ce pays sont en grande partie financées par les aéroports eux-mêmes, et cet investissement dans les infrastructures est récupéré par le biais de frais d'améliorations aéroportuaires qui s'ajoutent au prix de votre billet.

Il existe quelques exceptions très limitées — les petits aéroports qui reçoivent un certain financement gouvernemental —, mais il s'agit en grande partie d'un secteur financé entièrement par ses utilisateurs, plutôt que par les recettes générales ou l'argent des contribuables.

Le sénateur Wilson : J'ai une autre question, si vous me le permettez.

Je comprends bien que votre situation doit être difficile, et j'aimerais connaître votre point de vue sur la façon dont cela se déroule concrètement. Évidemment, en tant que compagnie aérienne, WestJet a un excellent accès au gouvernement. Vous rencontrez les organismes de réglementation et les ministres. Cependant, vous évoluez également dans un secteur très exposé au regard du public : un seul faux pas et vous suscitez l'indignation générale, ce qui donne ensuite lieu à des mesures comme le Règlement sur la protection des passagers aériens, ou RPPA, par exemple.

M. Weatherill : Oui.

Le sénateur Wilson : Pour revenir à la question initiale du sénateur Manning, comment trouvez-vous que le gouvernement réagit à votre égard dans le contexte de cette exposition publique particulière et difficile à laquelle vous faites face, en tant que compagnie aérienne?

Mr. Weatherill: That is a very good question.

It is a very public industry. Almost everybody has been on a flight and had an experience or has a friend or a sister who has had an experience. I have neighbours and friends who have had experiences. It is a very public industry, and everyone has an opinion on it. It is up to us to ensure that we provide the best possible guest experience that we can. We are investing heavily in improving our guest experience.

I represent 15,000 “WestJetters,” and I can tell you that they are all very focused on delivering the best quality of service and getting our guests to where they want to be as safely and quickly as we can. That is on us to do.

As far as how the public nature of the industry translates into discussions we have with various levels of government and so forth, we get very candid feedback from government. But we have productive working relationships with all levels of government across the country.

There is, I believe, a recognition of the critical and essential nature of air travel in a country like ours where, for much of the country, there aren't other options to get around.

As I mentioned in my remarks around the Spring Economic Update, we are seeing that there is, at the federal level, an interest in evaluating ways we can make the industry more structurally healthy.

Senator Wilson: Thank you.

Senator Dasko: Thank you for being with us. Listening to the conversation, it is hard to conclude otherwise that if you look at the impact of suspending the federal fuel excise tax, there are very few benefits for consumers. It appears that the net benefit is very small. At the same time, the government coffers are taking a hit because the government has lowered taxes.

On balance, what do you think about this policy? This doesn't seem to be a very good policy, I would say. I wonder what your thoughts are about whether something like this is of any value. When I look at it, your company gets it, but nobody else does, if I can put it that way.

Mr. Weatherill: Yes.

Senator Dasko: Consumers don't. Taxpayers take a hit and the government takes a hit. Where do we end up in the end?

M. Weatherill : C'est une très bonne question.

C'est un secteur très exposé au regard du public. Presque tout le monde a déjà pris l'avion et vécu une expérience liée au secteur, ou a un ami ou une sœur qui en a vécu une. J'ai des voisins et des amis qui ont vécu certaines expériences. C'est un secteur très exposé au regard du public, et tout le monde a son opinion à ce sujet. C'est à nous de veiller à offrir la meilleure expérience client possible. Nous investissons massivement dans l'amélioration de l'expérience client.

Je représente 15 000 « WestJetters », et je peux vous assurer qu'ils ont tous à cœur d'offrir un service de première qualité et d'amener nos clients à destination aussi rapidement que possible et de la façon la plus sécuritaire qui soit. C'est à nous qu'il revient de le faire.

Quant à la manière dont la nature publique du secteur influe sur les échanges que nous avons avec les différents ordres de gouvernement et les autres instances, nous recevons des commentaires très francs de la part du gouvernement. Mais nous entretenons des relations de travail productives avec tous les ordres de gouvernement partout au pays.

Il y a, je crois, une reconnaissance de la nature cruciale et essentielle du transport aérien dans un pays comme le nôtre où, dans une grande partie du territoire, il n'existe pas d'autres moyens de se déplacer.

Comme je l'ai mentionné dans ma déclaration préliminaire à propos de la mise à jour économique du printemps, nous constatons qu'il existe, à l'échelle fédérale, un intérêt à évaluer les moyens de rendre le secteur plus solide sur le plan structurel.

Le sénateur Wilson : Merci.

La sénatrice Dasko : Merci d'être parmi nous. En écoutant la discussion, je trouve difficile de ne pas conclure que les avantages de l'effet de la suspension de la taxe d'accise fédérale sur les carburants sont très limités. Il semble que le bénéfice net soit très faible. Dans le même temps, les caisses de l'État en pâtissent, car le gouvernement a réduit les taxes.

Tout bien considéré, que pensez-vous de cette politique? Je dirais que cela ne semble pas être une très bonne politique. Je me demande ce que vous en pensez : est-ce qu'une mesure de ce genre a une quelconque utilité? Lorsqu'on y réfléchit bien, votre entreprise comprend le principe, mais personne d'autre ne le comprend, si je peux m'exprimer ainsi.

M. Weatherill : Oui.

La sénatrice Dasko : Les consommateurs ne le comprennent pas. Les contribuables en font les frais, tout comme le gouvernement. Où cela va-t-il nous mener en fin de compte?

Mr. Weatherill: I understand where the question is coming from. Thank you for the question. As I have tried to frame, the actual relief from the fuel tax is relatively small compared to the size of the mountain of challenges that we face. It is not accurate to say that the consumer does not receive benefit, because to the extent it reduces the cost base somewhat, that is an extra couple of dollars per guest that we do not have to recover through increased pricing. That is where the consumer benefits.

From my perspective, this policy is a good one. It is a small step, but it is a step in the right direction. Making the industry structurally healthier requires a number of small steps in the right direction. This is one of what I hope will be a number.

Senator Dasko: Why is it a good policy?

Mr. Weatherill: It is a good policy — and it goes back to the question that Senator Aucoin asked earlier as well as my response to that question. The industry faces a very delicate balance of providing service to Canadians at a price they can afford that allows airlines to make some money. Airlines do not make a lot of money. We're a private company, so we do not disclose our finances. However, at a global level — I just came back from the International Air Transport Association, or IATA, Annual General Meeting, and the Director General said that last year, across the globe, airlines had, on average, a 3% profit margin. As I mentioned, the average domestic fare in Canada is about \$200, so 3% of \$200 is \$6, which is why I say the profit margin is about the price of a cup of coffee. The margins are very thin. Those margins are now non-existent when you take into account the increased price of fuel.

If we think about what happens if the industry is out of balance and losing money providing air service, eventually air service has to be reduced, and that has a huge net negative impact on Canadians to the extent that happens because air travel is the connector of our country. Not only is it the connector, but it is one of the most effective economic development catalysts that we have in the country. If you can connect a region in the country with other regions of the country, with fellow Canadians and allow people to do business, work and visit friends and relatives, the economic benefit that is returned on that is many times greater.

I think it is a very good policy for the benefit of Canadians. On its own, it is not enough, but it is a step in the right direction.

M. Weatherill : Je comprends d'où vient cette question. Je vous en remercie. Comme j'ai tenté de l'expliquer, l'allègement réel de la taxe sur les carburants est relativement petit par rapport à l'ampleur des défis auxquels nous faisons face. Il n'est pas exact de dire que le consommateur n'en tire aucun bénéfice, car dans la mesure où cela réduit quelque peu le prix de base, cela représente quelques dollars supplémentaires par client que nous n'avons pas à récupérer par une augmentation des prix. C'est là que le consommateur en tire profit.

De mon point de vue, c'est une bonne politique. C'est un petit pas, mais c'est un pas dans la bonne direction. Pour assainir le secteur sur le plan structurel, il faut un bon nombre de petits pas dans la bonne direction. C'est l'un de ces pas qui, je l'espère, seront nombreux.

La sénatrice Dasko : Pourquoi est-ce une bonne politique?

M. Weatherill : C'est une bonne politique — et cela renvoie à la question posée tout à l'heure par le sénateur Aucoin ainsi qu'à ma réponse à cette question. Le secteur doit trouver un équilibre très délicat entre offrir aux Canadiens un service à un prix abordable et permettre aux compagnies aériennes de réaliser un certain bénéfice. Les compagnies aériennes ne font pas beaucoup de bénéfices. Nous sommes une entreprise privée, donc nous ne divulguons pas nos résultats financiers. Toutefois, à l'échelle mondiale — je reviens tout juste de l'assemblée générale annuelle de l'Association du transport aérien international, ou IATA, où le directeur général a indiqué que, l'année dernière, les compagnies aériennes du monde entier affichaient, en moyenne, une marge bénéficiaire de 3 %. Comme je l'ai mentionné, le tarif moyen pour un vol intérieur au Canada est d'environ 200 \$; 3 % de 200 \$ équivaut à 6 \$, ce qui explique pourquoi je dis que la marge bénéficiaire correspond à peu près au prix d'une tasse de café. Les marges sont très faibles. Ces marges sont désormais inexistantes si l'on tient compte de la hausse du prix du carburant.

Si nous réfléchissons à ce qui se passe lorsque le secteur est en déséquilibre et perd de l'argent en assurant des liaisons aériennes, il faut finalement réduire l'offre de services aériens, ce qui a un impact net négatif énorme sur les Canadiens dans la mesure où cela se produit, car le transport aérien est le maillon qui relie notre pays. Non seulement est-il ce maillon, mais il constitue également l'un des catalyseurs de développement économique les plus efficaces dont nous disposons au pays. Si l'on parvient à relier une région du pays à d'autres régions, à d'autres Canadiens, et à permettre aux gens de faire des affaires, de travailler et de rendre visite à leurs amis et à leur famille, les retombées économiques qui en découlent sont bien plus importantes.

Je pense que c'est une très bonne politique au bénéfice des Canadiens. À elle seule, elle ne suffit pas, mais c'est un pas dans la bonne direction.

Senator Dasko: I want to get back to your comment in your opening statement that in this country, air travel is among the most expensive in the world. I expect that you would say it is because of all the fees that we have to pay, all the fees users pay, the costs and so on.

Is there an issue with technology adoption in the industry? Is that partly why we're expensive? Are we not adopting technology that might help us become less expensive? Is that an issue in terms of the positioning of the industry and the cost structure compared to other countries?

Mr. Weatherill: I do not have a fulsome answer for you on that. I will say, just for context, IATA — whose annual general meeting I just returned from — ranks Canada as 101 out of 119 countries in air travel affordability. So we really are near the bottom of the list, and that is not where any of us want to be. To the extent that technology adoption plays a role in that, the industry itself is a pretty technology-forward industry. There are many use cases at airlines and airports. You see it when you go through CATSA with the screening technology they have. NAV CANADA have some staffing issues that slow things down, but they are seen as one of the more advanced air service providers around the world.

We advocate for the modernization of the aviation system. That includes things like biometrics, for example, screening at gates and at airports to make the system more efficient. There will be a role for that. In my view, it is not the critical issue of the day.

The industry and the pieces of the industry are doing a pretty good job of advancing technology initiatives and innovation on their own. That is probably not where we need to see some level of integrated planning, with the exception of biometrics. It is really around some of those costs that are holding the industry back.

[Translation]

Senator Miville-Dechéne: Mr. Weatherill, first of all, unfortunately, I was late, so I missed your presentation. If my question is redundant, please let me know.

You opposed the federal government's new program that provides loans to businesses. However, you have had to reduce your number of flights by about 6% because of the crisis in the Middle East. Don't you see a contradiction there? Could the loan

La sénatrice Dasko : Je voudrais revenir sur une remarque que vous avez faite dans votre discours liminaire, selon laquelle, dans ce pays, les voyages en avion comptent parmi les plus chers au monde. J'imagine que cela est dû, selon vous, à toutes les redevances que nous devons payer, à toutes celles que paient les usagers, aux coûts, etc.

Y a-t-il un problème lié à l'adoption des technologies dans le secteur? Est-ce en partie pour cette raison que nos tarifs sont élevés? Pourquoi ne pas adopter des technologies qui pourraient nous permettre de réduire nos coûts? Est-ce un problème lié au positionnement du secteur et à sa structure de coûts par rapport à d'autres pays?

M. Weatherill : Je n'ai pas de réponse complète à vous donner à ce sujet. Je dirai simplement, pour replacer les choses dans leur contexte, que l'IATA — dont je reviens tout juste de l'assemblée générale annuelle — classe le Canada à la 101^e place sur 119 pays en matière d'accessibilité financière du transport aérien. Nous sommes donc vraiment en bas du classement, et ce n'est pas là où nous souhaitons nous trouver. Dans la mesure où l'adoption des technologies joue un rôle à cet égard, le secteur lui-même est plutôt à la pointe de la technologie. Il existe de nombreux cas d'utilisation des technologies dans les compagnies aériennes et les aéroports. On le constate lorsqu'on passe par l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, avec les technologies de contrôle dont elle dispose. NAV CANADA connaît certes des problèmes de personnel qui ralentissent les opérations, mais elle est considérée comme l'un des prestataires de services aériens les plus avancés au monde.

Nous plaçons en faveur de la modernisation du système d'aviation. Cela inclut notamment la biométrie, par exemple, pour les contrôles aux portes d'embarquement et dans les aéroports, afin de rendre le système plus efficace. Cela aura certainement un rôle à jouer. À mon avis, ce n'est pas la question cruciale du moment.

Le secteur et ses différents acteurs font déjà un très bon travail pour faire avancer les initiatives et l'innovation technologiques de leur propre chef. Ce n'est probablement pas là que nous avons besoin d'une certaine planification intégrée, à l'exception de la biométrie. Ce sont en réalité certains de ces coûts qui freinent le secteur.

[Français]

La sénatrice Miville-Dechéne : Monsieur Weatherill, tout d'abord, malheureusement, j'étais en retard, donc j'ai manqué votre présentation. Si ma question est redondante, vous me le direz.

Vous vous êtes opposé au nouveau programme du gouvernement fédéral qui offre des prêts aux entreprises. Cependant, vous avez dû réduire d'environ 6 % votre nombre de vols en raison de la crise au Moyen-Orient. N'y voyez-vous pas

program have enabled you to maintain the same level of service? Did you find the cost to be unacceptable?

[English]

Mr. Weatherill: Thank you for the question.

We did state our opposition to the new loans program, not because we don't believe liquidity is required in the industry; we believe the structure of that program has the potential to distort the market, which we're concerned about, given the fragility of the industry today, as we have discussed.

Senator Miville-Dechêne: Distorted in what way?

Mr. Weatherill: Distorted to the extent that it's possible that loans for certain companies ultimately become forgiven, which has occurred in past —

Senator Miville-Dechêne: — your competitors?

Mr. Weatherill: Potentially. That could result in a taxpayer-funded subsidy, effectively. That was our concern with it. We do believe liquidity is needed in the industry. We're working to seek that liquidity through other sources.

Is it contradictory to the fact that we have made some reductions? To this point, the reductions we've made have been very tactical. We consider many factors when looking at how we adjust our capacity, taking into account, for example, potential impacts on our guests. If you take a look at where we've cut our capacity to this point, we haven't exited any markets — we haven't pulled out of any markets — but we have focused on reducing frequency in some markets where we have a high level of frequency so we can accommodate our guests to the best extent possible and minimize the disruption. That's where we've focused so far.

Senator Cormier: I had 15 questions, but they all asked the questions I had. I wanted to talk to you about AI, but my colleague has that question. I'm not a thief, so I won't take it.

Senator Mohamed: He didn't read my notes, either.

Senator Cormier: I will ask this question — a really concrete one.

une contradiction? Est-ce que le programme de prêts aurait pu vous permettre de garder le même niveau de service? Trouviez-vous que cela représentait un coût inacceptable?

[Traduction]

M. Weatherill : Je vous remercie de la question.

Nous avons effectivement fait part de notre opposition au nouveau programme de prêts, non pas parce que nous ne pensons pas que ce secteur ait besoin de liquidités, mais parce que nous estimons que la structure de ce programme risque de perturber le marché, une situation qui nous préoccupe compte tenu de la fragilité actuelle du secteur, comme nous l'avons évoqué.

La sénatrice Miville-Dechêne : Le perturber de quelle manière?

M. Weatherill : Le marché serait perturbé dans la mesure où il est possible que les prêts accordés à certaines entreprises soient éventuellement radiés, ce qui s'est déjà produit par le passé...

La sénatrice Miville-Dechêne : ... chez vos concurrents?

M. Weatherill : C'est une possibilité. Cela pourrait effectivement se traduire par une subvention financée par les contribuables. C'était là notre principale préoccupation. Nous pensons bel et bien que le secteur a besoin de liquidités. Nous nous efforçons de trouver ces liquidités par d'autres moyens.

Est-ce en contradiction avec le fait que nous ayons procédé à certaines réductions? Jusqu'à présent, les réductions que nous avons effectuées ont été très tactiques. Nous prenons en compte de nombreux facteurs lorsque nous envisageons d'ajuster notre capacité, en tenant compte, par exemple, des impacts potentiels sur nos passagers. Si vous examinez les marchés sur lesquels nous avons réduit notre capacité jusqu'à présent, vous constaterez que nous n'avons quitté aucun marché — nous ne nous sommes retirés d'aucun marché —, mais que nous nous sommes concentrés sur la réduction de la fréquence des vols sur certains marchés où celle-ci est très élevée, afin de répondre au mieux aux besoins de nos passagers et de minimiser les perturbations. C'est là-dessus que nous nous sommes concentrés jusqu'à présent.

Le sénateur Cormier : J'avais 15 questions, mais elles ont toutes été posées. Je voulais vous parler de l'intelligence artificielle, mais ma collègue a déjà posé cette question. Je ne suis pas un voleur, donc je ne vais pas m'en emparer.

La sénatrice Mohamed : Il n'a pas lu mes notes non plus.

Le sénateur Cormier : Je vais poser la question qui suit — une question vraiment concrète.

[Translation]

Which Canadian destinations are the most and least profitable for WestJet? What factors determine profitability? What impact does the suspension of the excise tax have on your ability to transport travellers to a destination? I know that airport taxes are one of the factors that determine the cost, but I would like to get a general overview to fully understand the challenges you face.

[English]

Mr. Weatherill: Thank you for the question.

For the first question, about which routes are beneficial, I assume you mean profitable for WestJet and which ones are loss-making —

Senator Cormier: And why.

Mr. Weatherill: We don't like to share details about where we're specifically making money and where we're not. You see it, ultimately, over time in the industry. When you see airlines add capacity to destinations, it gives an indication that something is working, and when capacity is reduced, it gives an indication that something is probably not working.

To the extent that the excise fuel tax relief has had an impact on those decisions, at this point, it's too small in the overall equation and it's too early to be able to say to what extent all of these factors together will ultimately result in those types of decisions.

When we put a flight out into the schedule, it's always our intention to fly it. We never like to make changes to our schedule because we know it's disruptive to our guests. However, there are cases when we have to. For example, when the demand dropped for flights to the U.S. as a result of the U.S. President's comments 15 months ago, we had to make changes to our network. There simply weren't as many people flying as there used to be.

There are a lot of factors that impact the demand for air travel, factors that impact the supply of air travel and factors that impact the willingness of the market to pay for the service. When all those come together, we ultimately make decisions around where we'll adjust our capacity.

[Translation]

Senator Cormier: Let's not focus specifically on the suspension of the excise tax, but what impact does that have on the staff working on your aircraft? I'm trying to understand how you make your decisions. How are decisions made? What are your priorities? Are you reducing staff, distances, destinations,

[Français]

Quelles destinations canadiennes sont les plus et les moins rentables pour WestJet? Quels sont les facteurs qui déterminent la rentabilité? Quel est l'impact de la suspension de la taxe d'accise sur votre capacité de transporter des voyageurs vers une destination? Je sais que les taxes d'aéroport sont l'un des facteurs qui déterminent le coût, mais j'aimerais avoir un portrait assez général pour bien comprendre vos enjeux.

[Traduction]

M. Weatherill : Merci de la question.

Pour la première question, à savoir quelles liaisons sont rentables, je suppose que vous voulez dire rentables pour WestJet, et lesquelles sont déficitaires...

Le sénateur Cormier : Et pourquoi.

M. Weatherill : Nous n'aimons pas dévoiler les détails sur les segments où nous réalisons des bénéfices et ceux où nous n'en faisons pas. Cela se voit, en fin de compte, dans le secteur. Lorsque les compagnies aériennes augmentent leur capacité vers certaines destinations, cela indique que quelque chose fonctionne bien, et lorsque cette capacité est réduite, cela suggère que quelque chose ne fonctionne probablement pas.

Dans la mesure où la suspension de la taxe d'accise sur les carburants a eu un impact sur ces décisions, à ce stade, son poids est trop faible dans l'équation globale et il est trop tôt pour pouvoir dire dans quelle mesure l'ensemble de ces facteurs, combinés, aboutira finalement à ce type de décisions.

Lorsque nous inscrivons un vol dans notre programme, notre intention est toujours de l'assurer. Nous n'aimons jamais modifier l'horaire de nos vols, car nous savons que cela perturbe nos clients. Cependant, il arrive que nous y soyons contraints. Par exemple, lorsque la demande de vols vers les États-Unis a chuté à la suite des déclarations du président américain il y a 15 mois, nous avons dû nous adapter. Il n'y avait tout simplement plus autant de voyageurs qu'auparavant.

De nombreux facteurs influencent la demande de transport aérien, l'offre de transport aérien et la disposition du marché à payer pour ce service. Lorsque tous ces éléments sont pris en compte, nous prenons finalement des décisions pour ajuster notre capacité.

[Français]

Le sénateur Cormier : Ne parlons pas précisément de la suspension de la taxe d'accise, mais quel impact cela a-t-il sur le personnel qui travaille dans vos appareils? J'essaie de comprendre comment vous prenez vos décisions. Comment se prennent les décisions? Quelles sont vos

frequency or the number of flights? I would like to fully understand the reality you are experiencing.

[English]

Mr. Weatherill: That is an excellent question.

The process we go through when we make a decision about where we're going to adjust capacity in response to something like this, a fuel spike — which is somewhat like how we responded to COVID, unplanned and dramatic — is outside of our normal network planning process. We're planning for next winter at this point, and we are planning where we're going to fly next summer. That's our normal process.

When there's a shock to the system like this, we have to make decisions quickly about where we're going to adjust our capacity. The first thing the team does is look at forecasting — where we believe we'll potentially lose a significant amount of money. However, the network is very complex, so we might forecast that a given flight from, for example, Calgary to Winnipeg might lose money next month. We might say, "Maybe we could remove that flight and consolidate the demand onto the remaining flights." However, that plane, when it flies from Calgary to Winnipeg, may then fly from Winnipeg to Montego Bay, and that flight might make a lot of money.

So, it's difficult to identify flights on a round-trip basis that might become financially nonviable. That takes the list down to a very small number.

Then we look at what the impacts will be on our operation. We have cabin crew, flight attendants and pilots whose routings are associated with those aircraft, and if we make a change to a flight, we might leave a crew stranded somewhere. Then we have to work closely with our operational team to determine which subset of those flights will not be operationally disruptive.

Once we have that, then we look through the lens of our guests: For which of these flights, if we were to remove them, do we have an easy re-accommodation option, where you could put them on another flight an hour or two earlier or later. If you have easy re-accommodation options so the change won't be too disruptive, then we can proceed. However, if it's a route where we don't have the ability to do that because it's one we fly infrequently, then we won't make the change; we'll continue to operate it.

priorités? Réduisez-vous le personnel, les distances, les destinations, la fréquence, le nombre de vols? J'aimerais bien comprendre la réalité que vous vivez.

[Traduction]

M. Weatherill : C'est une excellente question.

Le processus que nous suivons lorsque nous devons décider où ajuster nos capacités en réponse à un événement tel qu'une flambée des prix du carburant — qui s'apparente quelque peu à notre réaction face à la COVID-19, imprévue et brutale — ne s'inscrit pas dans notre processus habituel de planification du réseau. À l'heure actuelle, nous planifions l'hiver prochain et déterminons les destinations vers lesquelles nous volerons l'été prochain. C'est notre processus habituel.

Lorsqu'un choc de ce type vient perturber le système, nous devons prendre rapidement des décisions quant à l'ajustement de nos capacités. La première chose que fait l'équipe, c'est examiner les prévisions, c'est-à-dire les liaisons sur lesquelles nous pensons risquer de subir des pertes financières importantes. Cependant, le réseau est très complexe; nous pouvons ainsi prévoir qu'un vol donné, par exemple entre Calgary et Winnipeg, risque d'être déficitaire le mois prochain. Nous pourrions dire : « Peut-être pourrions-nous supprimer ce vol et regrouper la demande sur les vols restants. » Or, cet avion, après avoir effectué le trajet Calgary-Winnipeg, pourrait ensuite voler de Winnipeg à Montego Bay, et cette liaison pourrait générer d'importants bénéfices.

Il est donc difficile de cerner, sur la base d'un aller-retour, les vols qui pourraient devenir non viables financièrement. Cela réduit la liste à un nombre très restreint.

Ensuite, nous examinons quels seront les impacts sur nos activités. Nous avons des membres d'équipage, du personnel de bord et des pilotes dont les itinéraires sont associés à ces avions, et si nous modifions l'horaire d'un vol, nous risquons de laisser un équipage bloqué quelque part. Nous devons donc travailler en étroite collaboration avec notre équipe opérationnelle pour déterminer quels vols, parmi ceux-là, ne perturberont pas le réseau.

Une fois que nous avons déterminé cela, nous examinons la situation du point de vue de nos passagers : parmi ces vols, lesquels, si nous devions les supprimer, pourraient être facilement réacheminés, c'est-à-dire remplacer par un autre vol une heure ou deux plus tôt ou plus tard. Si des options de réacheminement faciles sont disponibles et que le changement n'est donc pas trop perturbant, nous pouvons alors procéder. En revanche, s'il s'agit d'une liaison sur laquelle nous ne pouvons pas procéder ainsi parce que nous ne la desservons pas souvent, nous n'effectuons pas de modification et continuons à l'assurer.

It ends up being a very small proportion of our total capacity that passes through all of those filters to the point where we think we can make a change.

Again, this is a process we don't do on a regular basis. We do it when we're faced with a shock like this, and we do it as far out into the future as we can. So these decisions we're making now for September and October adjustments to the network are happening because we want to give people as much notice as possible.

[Translation]

Senator Cormier: Thank you.

I would also like to thank you for your company's efforts to serve customers in both official languages. I encourage you to continue improving your services in that regard. That will enable us to choose WestJet as often as possible.

Mr. Weatherill: Thank you very much.

[English]

Senator Mohamed: First, I really appreciate how forthright you're being. I've learned quite a bit from you, so thank you very much.

I'll ask you my AI question if I have time, but you captured our imaginations, I think, on the national aviation strategy idea. Given the challenges that Canada has — landmass, population and climate — if this were a road that Canada would go down, whether it's a study put together by this committee or something, what countries would we look at that have it figured out regarding a national aviation strategy? What countries could Canada learn from? Did you say we are 101 out of 119? We pride ourselves on being first, second, third or maybe fifth, but that's quite stark, and there must be people who are in those top categories we could learn from. That's my first question.

Second, AI is all around us, and I imagine you are using AI to bring down costs, whether that is determining flight paths — maybe if you go on a certain flight path, you're bringing down fuel costs. What is the application of AI in your business as a direct result of wanting to reduce costs? Thank you.

Mr. Weatherill: Those are two good questions.

First, it is tough: We're not top 5, top 10 or even top 100, which is not a great spot to be. From our perspective, we see the need for this integrated strategy that, first, determines what the objectives are that we want out of aviation for this country for

En fin de compte, seule une très faible proportion de notre capacité totale passe tous ces filtres au point de nous permettre d'envisager un changement.

Encore une fois, il s'agit d'un processus que nous ne menons pas de manière régulière. Nous y recourons lorsque nous sommes confrontés à un choc comme celui-ci, et nous le faisons en anticipant autant que possible. Ainsi, les décisions que nous prenons actuellement concernant les ajustements du réseau pour septembre et octobre sont motivées par notre volonté d'informer les voyageurs le plus tôt possible.

[Français]

Le sénateur Cormier : Je vous remercie.

J'aimerais aussi vous remercier pour les efforts que fait votre compagnie pour servir la clientèle dans les deux langues officielles. Je vous encourage à toujours améliorer vos services en ce sens. Cela nous permettra de choisir WestJet le plus souvent possible.

M. Weatherill : Merci beaucoup.

[Traduction]

La sénatrice Mohamed : Tout d'abord, je vous remercie pour votre franchise. J'ai beaucoup appris grâce à vous, merci encore.

Je vous poserais ma question sur l'intelligence artificielle si j'ai le temps, mais je pense que vous avez captivé notre imagination avec cette idée de stratégie nationale de l'aviation. Compte tenu des défis auxquels le pays fait face — superficie, population et climat —, si le Canada devait s'engager dans cette voie, que ce soit à la suite d'une étude élaborée par ce comité ou autre, quels pays devrions-nous prendre pour modèles en matière de stratégie nationale de l'aviation? De quels pays le Canada pourrait-il s'inspirer? Vous avez dit que nous sommes classés 101^e sur 119. Nous avons tendance à nous vanter d'être premiers, deuxièmes, troisièmes ou peut-être cinquièmes, mais ce classement est assez frappant, et il doit y avoir des pays mieux cotés dont nous pourrions tirer des enseignements. Voilà ma première question.

Deuxièmement, l'intelligence artificielle est omniprésente autour de nous, et j'imagine que vous l'utilisez pour réduire les coûts, que ce soit en déterminant les trajectoires de vol — peut-être qu'en empruntant une certaine trajectoire, vous réduisez les coûts de carburant. Comment l'intelligence artificielle est-elle mise en œuvre dans votre entreprise dans le but direct de réduire les coûts? Je vous remercie.

M. Weatherill : Ce sont deux bonnes questions.

Tout d'abord, c'est triste : nous ne figurons ni parmi les 5, ni parmi les 10, ni même parmi les 100 premiers, ce qui n'est pas une bonne position. De notre point de vue, nous avons besoin d'une stratégie intégrée qui, dans un premier temps, définit les

the benefit of Canadians. Once those objectives are clear, then we can align policies with them.

We're trying not to be prescriptive in what we think that looks like. To be honest, I believe it probably looks like taking the best bits of how it's done in a bunch of different countries.

There are a number of different things, many of which the government is already looking at, that look at the funding model for the industry, the governance structure for the industry, whether that's airlines, airports, air navigation providers and so forth. There are a number of different models around the world.

I don't know that anyone is doing it perfectly, but I know that there are a lot of countries that are doing it differently, and I think it's time that we look at whether we can improve in certain areas.

Senator Mohamed: Are there some you could name?

Mr. Weatherill: For example, one of the countries we point to in some of our analysis is Sweden. Sweden has a user-pay model like Canada, but there's also a degree of funding for the aviation system in Sweden that comes through public sources. As a result, the cost of aviation in Sweden is roughly 15% to 20% lower than it is here in Canada.

Again, as I mentioned, air travel in Canada is price elastic. If we could reduce the price of travel by 15% or 20%, we would expect a multiple of that, 20% or 25% more people travelling. There are 150 million on-plane and de-planed passengers a year travelling through Canadian airports. Imagine if we could increase that number by 20% or 25%. That's 30 or 40 million more Canadians who could afford to travel, and that's the objective that we have.

On your second question around AI, we are using it in a number of areas. As you mentioned, there are a lot of use cases for AI in operations. We're working right now with a number of our airport partners in video technology that looks at when an aircraft pulls into a gate, what actions are happening around that airport, then time stamps the different milestones and helps us to create the processes more efficiently or predict where there might be a delay. If a catering truck hasn't shown up by a certain time, we can predict that might cause a delay, so how do we then respond to it? There are almost endless use cases, particularly around operations.

objectifs que nous souhaitons atteindre en matière d'aviation pour ce pays, dans l'intérêt des Canadiens. Une fois ces objectifs clairement définis, nous pourrions alors aligner nos politiques sur ceux-ci.

Nous essayons de ne pas imposer notre vision de ce à quoi cela devrait ressembler. Pour être honnête, je pense que cela consistera probablement à s'inspirer des pratiques exemplaires en vigueur dans divers pays.

Il existe un certain nombre d'éléments, dont beaucoup font déjà l'objet d'une réflexion de la part du gouvernement, qui portent sur le modèle de financement du secteur, sa structure de gouvernance, qu'il s'agisse des compagnies aériennes, des aéroports, des prestataires de services de navigation aérienne, etc. Il existe différents modèles à travers le monde.

Je ne peux certes pas prétendre que l'approche idéale existe ailleurs, mais je sais que de nombreux pays adoptent des approches différentes, et je pense qu'il est temps d'examiner si nous pouvons apporter des améliorations dans certains domaines.

La sénatrice Mohamed : Pourriez-vous en citer quelques-uns?

M. Weatherill : Par exemple, l'un des pays que nous citons dans certaines de nos analyses est la Suède. La Suède dispose d'un modèle de l'utilisateur-payeur, similaire à celui du Canada, mais le système aérien suédois bénéficie également d'un certain financement provenant de sources publiques. En conséquence, le coût de l'aviation en Suède est environ 15 à 20 % inférieur à celui pratiqué ici au Canada.

Comme je l'ai déjà mentionné, le transport aérien au Canada est élastique par rapport aux prix. Si nous pouvions réduire le prix des billets de 15 ou 20 %, nous pourrions nous attendre à une augmentation proportionnelle du nombre de voyageurs, soit 20 ou 25 % de plus. Chaque année, 150 millions de passagers embarquent et débarquent dans les aéroports canadiens. Imaginez si nous pouvions augmenter ce nombre de 20 ou 25 %. Cela représenterait 30 ou 40 millions de Canadiens supplémentaires qui pourraient se permettre de voyager, et c'est précisément notre objectif.

Pour votre deuxième question concernant l'intelligence artificielle, nous l'utilisons dans plusieurs domaines. Comme vous l'avez mentionné, il existe de nombreux cas d'utilisation de l'intelligence artificielle dans les opérations. Nous travaillons actuellement avec plusieurs de nos aéroports partenaires sur une technologie vidéo qui analyse, lorsqu'un avion arrive à son terminal, les activités en cours autour de l'aéroport, horodate les différentes étapes clés et nous aide à optimiser les processus ou à anticiper les retards potentiels. Si un camion de restauration n'est pas arrivé à une heure donnée, nous pouvons prédire le retard potentiel et adapter immédiatement notre réponse opérationnelle. Les cas d'utilisation sont presque infinis, en particulier dans le domaine des opérations.

At this conference I was at with IATA, we discussed a drone that flies around an aircraft that has just experienced a lightning strike, hail or something like that. It can scan the aircraft to determine whether there's damage that needs to be repaired, for example. So there is no end to use cases. We use it in the commercial function. We're using it in operations and throughout the business. It's still at relatively early stages, but there's a lot of promise.

Senator Mohamed: Through its use, have you seen a drop in the costs that you incur, whether it be operations or otherwise? Have you seen a direct impact or is it too soon to tell?

Mr. Weatherill: I'm not sure if it's too soon to tell, but I don't have the information. I would have to look into that.

Senator Mohamed: Thank you.

Senator Simons: Last summer, there were disruptions in air service because Air Canada had a strike by flight attendants. The issue of paying flight attendants for the time on the ground before the door closes remains a live one at your airline. What do you think will happen this summer?

Mr. Weatherill: You're making reference to the fact that we're in negotiations with our flight attendants and collective bargaining for a new collective agreement.

We have widespread union representation at WestJet. I don't know the exact numbers, but something like 80% of our staff members are unionized, and we work really hard to have a constructive relationship with all our unions.

We're in the process of collective bargaining right now. The teams are bargaining this week, and we certainly hope we can get to a resolution that works for everybody.

Senator Simons: Thank you very much.

Senator Quinn: I have a bunch of things, but I'll have to consolidate. Regarding the opportunity for Canadians to travel more, like in Sweden, because of cost concerns, what can we do as a country? We have heard a lot about airport consolidation, for example, privatization and things like that and then, of course, the fees.

Lors de la réunion de l'IATA à laquelle j'ai participé, nous avons discuté de l'utilisation d'un drone capable de survoler un aéronef qui vient de subir un foudroiement, des chutes de grêle ou d'autres choses du genre. Ce drone peut numériser l'appareil pour déterminer s'il présente des dommages nécessitant une réparation. Les cas d'utilisation sont donc innombrables. Nous l'utilisons dans le domaine commercial. Nous l'utilisons dans les opérations et à tous les niveaux de l'entreprise. Nous en sommes encore à un stade relativement précoce, mais les perspectives sont très prometteuses.

La sénatrice Mohamed : Depuis que vous l'utilisez, avez-vous constaté une baisse des coûts que vous engagez, qu'il s'agisse de coûts d'exploitation ou autres? Avez-vous constaté un impact direct ou est-il trop tôt pour se prononcer?

M. Weatherill : Je ne sais pas s'il est trop tôt pour se prononcer, mais je ne dispose pas de ces informations. Je devrais me renseigner à ce sujet.

La sénatrice Mohamed : Je vous remercie.

La sénatrice Simons : L'été dernier, le trafic aérien a connu des perturbations en raison d'une grève du personnel de bord chez Air Canada. La question de la rémunération du personnel de bord pour le temps passé au sol avant la fermeture des portes reste d'actualité au sein de votre compagnie aérienne. Que se passera-t-il cet été selon vous?

M. Weatherill : Vous faites référence au fait que nous sommes en négociation avec nos agents de bord et à la négociation collective en vue d'une nouvelle convention collective.

La représentation syndicale est très répandue chez WestJet. Je ne connais pas les chiffres exacts, mais environ 80 % des membres de notre personnel sont syndiqués, et nous mettons tout en œuvre pour entretenir des relations constructives avec tous nos syndicats.

Nous sommes actuellement en pleine négociation collective. Les équipes négocient cette semaine, et nous espérons certainement parvenir à une résolution qui convient à tout le monde.

La sénatrice Simons : Merci beaucoup.

Le sénateur Quinn : J'ai plein de points à aborder, mais je vais devoir les regrouper. Pour permettre aux Canadiens de voyager davantage, comme en Suède, malgré les préoccupations liées aux coûts, que pouvons-nous faire en tant que pays? Nous avons beaucoup entendu parler du regroupement des aéroports, par exemple, de la privatisation et d'autres mesures de ce genre, sans oublier, bien sûr, les frais.

The airports belong to the federal government. I'm a port guy. The ports belong to the federal government. We always improve those things through different fees, and yet the rental fees go back to the federal government in consolidated revenue.

How do we rationalize that with coming up with an approach that decreases the opportunity for airlines being pulled to serve as many airports in small geographical areas, which increases costs, I would think, for the overall airport system? How can we do it better? Should we be looking at consolidation? Should we be looking at privatization?

Mr. Weatherill: The consolidation of airports?

Senator Quinn: I'll give you a real example. In my province, we have three bigger cities — which are suburbs in Toronto, but three bigger cities — and each have their own airport, and they're all essential. They are all within an hour of each other.

Mr. Weatherill: I don't know. There are probably not that many use cases where consolidation is really an option in Canada, partly because, where I come from, the distances between cities are so vast that you just —

Senator Quinn: Where are you from?

Mr. Weatherill: I live in Calgary.

Senator Quinn: Well, Calgary and Edmonton —

Mr. Weatherill: Yes. We could maybe do one airport in Red Deer. No, that was not a serious comment.

With airport consolidation, I don't know. I'm not sure whether that would answer the challenge that we have.

Airport privatization is something that is done in many parts of the world. Ironically, Canadian pension plans own airports in many parts of the world but not here in Canada.

There are implications for airlines regarding whether airports are privatized. I don't have a strong view. Ultimately, the view will probably be shared with airports.

However, when an airport is privatized, if we move to a privatization model, there are considerations around governance that would need to come with that. But last week, and the reason I couldn't be at this event, is I was with the Canadian Airports Council in St. John's, with the CEO caucus, and I know there is quite a divergence of views even within the airport community about whether privatization is the right step.

Les aéroports appartiennent au gouvernement fédéral. Je m'y connais en aéroports. Ils appartiennent au gouvernement fédéral. Nous améliorons constamment ces infrastructures par le biais de divers frais, et pourtant, les loyers reviennent au gouvernement fédéral sous forme de revenus consolidés.

Comment concilier cela avec la mise en place d'une approche qui réduirait la pression exercée sur les compagnies aériennes pour qu'elles desservent un maximum d'aéroports dans des zones géographiques restreintes, ce qui, je pense, augmente les coûts pour l'ensemble du réseau aéroportuaire? Comment pouvons-nous améliorer la situation? Devrions-nous envisager un regroupement? Devrions-nous envisager une privatisation?

M. Weatherill : Le regroupement des aéroports?

Le sénateur Quinn : Je vais vous donner un exemple concret. Dans ma province, nous avons trois grandes villes — qui sont en fait des banlieues de Toronto, mais qui n'en restent pas moins trois grandes villes — et chacune dispose de son propre aéroport, et ils sont tous essentiels. Ils sont tous situés à moins d'une heure les uns des autres.

M. Weatherill : Je ne sais pas. Il n'y a probablement pas tant de cas où le regroupement est vraiment envisageable au Canada, en partie parce que, là d'où je viens, les distances entre les villes sont tellement grandes qu'on ne peut tout simplement pas...

Le sénateur Quinn : D'où venez-vous?

M. Weatherill : Je vis à Calgary.

Le sénateur Quinn : Eh bien, Calgary et Edmonton...

M. Weatherill : Oui. Nous pourrions peut-être créer un aéroport à Red Deer. Non, ce n'était pas une remarque sérieuse.

Pour ce qui est du regroupement des aéroports, je ne sais pas. Je ne suis pas sûr que cela résoudrait le problème auquel nous faisons face.

La privatisation des aéroports est une pratique courante dans de nombreuses régions du monde. Paradoxalement, les caisses de retraite canadiennes possèdent des aéroports dans de nombreuses régions du monde, mais pas ici, au Canada.

La privatisation des aéroports a des implications pour les compagnies aériennes. Je n'ai pas d'avis tranché sur la question. En fin de compte, ce point de vue sera probablement partagé avec les aéroports.

Cependant, lorsqu'un aéroport est privatisé, si nous adoptons un modèle de privatisation, des considérations relatives à la gouvernance devront être prises en compte. Mais la semaine dernière, et c'est la raison pour laquelle je n'ai pas pu assister à l'événement, j'étais avec le Conseil des aéroports du Canada à St. John's, avec le groupe des PDG, où j'ai pu constater qu'il existe des divergences d'opinions assez marquées, même au sein

Senator Quinn: On rental fees, if I can come to that quickly, rather than returning it to the consolidated revenue, should airports keep them to help reduce airport improvement fees, to reduce the cost of a ticket so maybe we increase the flying public?

Mr. Weatherill: Yes.

Senator Quinn: Thank you.

Mr. Weatherill: I think that's right. The more that fees generated from the industry can be reinvested into the industry, the better it is for all of us.

The Chair: Mr. Weatherill, thank you for your directness and openness. We really appreciate it.

We are going in camera in a moment, but I would like you to sit tight for a moment while we're still in public.

Colleagues, I would like to take a moment to pay tribute to one of our colleagues who has served as a member of this committee since 2018. This may likely be our last committee meeting before we break for the summer recess.

Senator Dasko, you've been a member of the committee for eight years. Your contributions to the committee throughout that tenure have been deep and valuable, not just to the committee but to the Senate and Canada as well, especially your contributions to the Online Streaming Act — I know you were heavily involved in that with many of your interventions and proposed amendments — as well as the Online News Act. I know you leaned heavily. Those are just the ones from last year, but you've been a valuable member of this committee, and we really appreciate the work that you've done on behalf of the committee, the Senate and Canada. Thank you.

Hon. Senators: Hear, hear!

The Chair: We'll now go in camera.

(The committee continued in camera.)

de la communauté aéroportuaire, quant à savoir si la privatisation est la bonne voie à suivre.

Le sénateur Quinn : En ce qui concerne les frais de location, si je peux aborder rapidement ce point, plutôt que de les reverser au budget général, les aéroports ne devraient-ils pas les conserver afin de contribuer à réduire les frais d'améliorations aéroportuaires, et ainsi diminuer le prix des billets, ce qui permettrait peut-être d'augmenter le nombre de passagers?

M. Weatherill : Oui.

Le sénateur Quinn : Je vous remercie.

M. Weatherill : Je pense que c'est vrai. Plus les revenus générés par le secteur peuvent être réinvestis dans ce même secteur, mieux c'est pour nous tous.

Le président : Monsieur Weatherill, merci pour votre franchise et votre ouverture d'esprit. Nous vous en sommes très reconnaissants.

Nous allons passer en séance à huis clos dans un instant, mais j'aimerais que vous restiez à votre place un instant, tant que nous sommes encore en séance publique.

Chers collègues, je voudrais prendre un moment pour rendre hommage à une collègue qui siège à ce comité depuis 2018. Il est probable que ce soit sa dernière réunion au sein de ce comité avant la pause estivale.

Sénatrice Dasko, vous êtes membre de ce comité depuis huit ans. Vos contributions au comité tout au long de ce mandat ont été profondes et précieuses, non seulement pour le comité, mais aussi pour le Sénat et le Canada. Je sais que vous avez grandement participé compte tenu de vos nombreuses interventions et propositions d'amendements, en particulier à la Loi sur la diffusion continue en ligne et à la Loi sur les nouvelles en ligne. Ce ne sont là que les exemples de l'année dernière, mais vous avez été un membre précieux de ce comité, et nous vous sommes vraiment reconnaissants du travail que vous avez accompli au nom du comité, du Sénat et du Canada. Je vous remercie.

Des voix : Bravo!

Le président : Nous allons maintenant délibérer à huis clos.

(La séance se poursuit à huis clos.)