

**EVIDENCE**

OTTAWA, Tuesday, May 30, 2023

The Standing Senate Committee on National Finance met with videoconference this day at 9 a.m. [ET] to examine the subject matter of all of Bill C-47, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 28, 2023.

**Senator Percy Mockler** (*Chair*) in the chair.

**The Chair:** I wish to welcome all the senators as well as the viewers across Canada who are watching us on [sencanada.ca](http://sencanada.ca).

[*Translation*]

My name is Percy Mockler, I'm a senator from New Brunswick, and I'm Chair of the Senate Committee on National Finance.

I'd now like to ask my colleagues to introduce themselves.

**Senator Forest:** Welcome, everyone. Éric Forest, senatorial division of the Gulf, in Quebec.

**Senator Gignac:** Good morning. Clément Gignac, senator from Quebec.

**Senator Galvez:** Good morning. Rosa Galvez, independent senator from the Bedford senatorial division in Quebec.

**Senator Loffreda:** Good morning and welcome. Senator Tony Loffreda from Quebec.

[*English*]

**Senator Duncan:** Good morning. Senator Pat Duncan from the Yukon.

**Senator Pate:** Kim Pate, and I live here in the unceded, unsurrendered territory of the Algonquin Anishinaabe, Ontario.

**Senator Smith:** Larry Smith, Quebec.

**Senator Marshall:** Elizabeth Marshall, Newfoundland and Labrador.

[*Translation*]

**Senator Dagenais:** Jean-Guy Dagenais from Quebec.

**TÉMOIGNAGES**

OTTAWA, le mardi 30 mai 2023

Le Comité sénatorial permanent des finances nationales se réunit aujourd'hui, à 9 heures (HE), avec vidéoconférence, pour étudier la teneur complète du projet de loi C-47, Loi portant exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 mars 2023.

**Le sénateur Percy Mockler** (*président*) occupe le fauteuil.

**Le président :** Je souhaite la bienvenue à tous les sénateurs ainsi qu'aux téléspectateurs de partout au Canada qui nous regardent sur [sencanada.ca](http://sencanada.ca).

[*Français*]

Je m'appelle Percy Mockler, je suis un sénateur du Nouveau-Brunswick, et je suis président du Comité sénatorial des finances nationales.

J'aimerais maintenant demander à mes collègues de se présenter.

**Le sénateur Forest :** Bienvenue à tous. Éric Forest, division sénatoriale du Golfe, au Québec.

**Le sénateur Gignac :** Bonjour. Clément Gignac, sénateur du Québec.

**La sénatrice Galvez :** Bonjour. Rosa Galvez, sénatrice indépendante de la division sénatoriale de Bedford, au Québec.

**Le sénateur Loffreda :** Bonjour et bienvenue. Sénateur Tony Loffreda, du Québec.

[*Traduction*]

**La sénatrice Duncan :** Bonjour. Sénatrice Pat Duncan, du Yukon.

**La sénatrice Pate :** Kim Pate, et je vis ici sur le territoire non cédé et non abandonné du peuple algonquin anishinaabe, en Ontario.

**Le sénateur Smith :** Larry Smith, Québec.

**La sénatrice Marshall :** Elizabeth Marshall, Terre-Neuve-et-Labrador.

[*Français*]

**Le sénateur Dagenais :** Jean-Guy Dagenais, du Québec.

[English]

**The Chair:** Honourable senators and the viewing public, today we continue our study on the subject matter of Bill C-47, An Act to implement certain provisions of the budget tabled in Parliament on March 28, 2023.

[Translation]

Today we welcome Marc Brazeau, President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada, and Jeff Morrison, President, National Airlines Council of Canada.

We also welcome via video conference, from the Canadian Canola Growers Association, Dave Carey, Vice President, Government and Industry Relations, and Steve Pratte, Senior Manager, Transportation and Biofuel Policy.

[English]

Welcome to all of you and thank you for accepting our invitation to appear in front of the Senate National Finance Committee.

I understand that your associations will make presentations. I recognize Mr. Brazeau to give his comments on the subject matter of Bill C-47.

[Translation]

Mr. Brazeau, the floor is yours.

**Marc Brazeau, President and Chief Executive Officer, Railway Association of Canada:** Thank you, Mr. Chair. Thank you for the invitation to appear before you today.

[English]

The Canadian rail system is world class. It is efficient, reliable and cost-competitive. Extended interswitching, however, threatens this system. Canada's railways join transportation experts, industry leaders, unions and others in strongly opposing the extended interswitching proposal in Bill C-47.

To quote Murad Al-Katib, CEO of grain processing giant AGT Food and Ingredients:

We're not in favour of supply chain measures that benefit very few shippers yet can have a very serious impact on the supply chain.

[Traduction]

**Le président :** Honorables sénateurs et sénatrices, et téléspectateurs et téléspectatrices, aujourd'hui nous poursuivons notre étude de la teneur du projet de loi C-47, Loi portant à exécution de certaines dispositions du budget déposé au Parlement le 28 mars 2023.

[Français]

Nous recevons aujourd'hui Marc Brazeau, président et chef de la direction de l'Association des chemins de fer du Canada, et Jeff Morrison, président du Conseil national des lignes aériennes du Canada.

Nous accueillons également, par vidéoconférence, de la Canadian Canola Growers Association, Dave Carey, vice-président, Relations avec les gouvernements et l'industrie, et Steve Pratte, gestionnaire principal, Politique des transports et des biocarburants.

[Traduction]

Bienvenue à vous tous et merci d'avoir accepté notre invitation à comparaître devant le Comité sénatorial des finances nationales.

Je crois savoir que vos associations présenteront des exposés. Je donne la parole à M. Brazeau pour qu'il commente la teneur du projet de loi C-47.

[Français]

Monsieur Brazeau, la parole est à vous.

**Marc Brazeau, président et chef de la direction, Association des chemins de fer du Canada :** Merci, monsieur le président. Merci de l'invitation à comparaître devant vous aujourd'hui.

[Traduction]

Le système ferroviaire canadien est de calibre mondial. Il est efficace, fiable et concurrentiel sur le plan des coûts. Or, l'interconnexion étendue menace le système. Les chemins de fer du Canada se joignent aux experts en matière de transport, aux dirigeants de l'industrie, aux syndicats et à d'autres intervenants pour s'opposer fermement à la proposition d'interconnexion étendue contenue dans le projet de loi C-47.

Pour citer Murad Al-Katib, PDG du géant de la transformation des céréales AGT Food and Ingredients :

Nous ne sommes pas en faveur de mesures dans la chaîne d'approvisionnement qui profitent à très peu d'expéditeurs, mais qui peuvent avoir des répercussions très graves sur la chaîne d'approvisionnement.

Each switch adds to transit time. The more switches you do, the bigger the slowdowns. The more you handle a car, the longer it takes to get moving. Extended interswitching adds, on average, one to two days to rail transit times. It also adds unnecessary greenhouse gas emissions.

Extended interswitching was tried between 2014 and 2017 and failed. It was abandoned by this government after a statutory review of the Canada Transportation Act. Then-transport minister Marc Garneau acknowledged the policy was always meant to be temporary. Nothing has changed that would justify going back to extended interswitching.

Let's review why the policy was sunset.

First, there is lack of reciprocity in the U.S. Regulated interswitching does not exist in the United States. Under the government's proposal, U.S. railways can solicit Canadian traffic at below market rates without any reciprocity for CPKC and CN to do the same in the U.S. That means fewer available carloads for Canadian railroaders to move across Canada.

It may also mean less available work for port workers if shipments end up in Seattle rather than Vancouver, for example. These are good-paying, overwhelmingly union jobs. The Teamsters and others have expressed concern.

[Translation]

Why should Parliament intentionally disadvantage Canadian railroads for the direct benefit of U.S. railroads?

[English]

Helena Borges, former ADM at Transport Canada, told Parliament in 2017 that extended interswitching was, "having unintended consequences on the competitiveness of our railways vis-à-vis the U.S. railways."

Long-haul interswitching was the government's response at the time. This gives shippers access to competing railways up to 1200 kilometres at essentially commercial rates based on comparable traffic without the damaging consequences we saw with intended interswitching previously.

Now the government wants to resurrect a policy it already recognized was a failure.

Chaque connexion augmente le temps de transport. Plus il y a de connexions, plus les ralentissements sont importants. Plus on manipule un wagon, plus il faut de temps pour le faire avancer. L'interconnexion étendue ajoute, en moyenne, un à deux jours au délai de transport ferroviaire. Elle ajoute également des émissions de gaz à effet de serre inutiles.

L'interconnexion étendue a été mise à l'essai entre 2014 et 2017, et elle a échoué. Le gouvernement actuel l'a abandonnée après un examen législatif de la Loi sur les transports au Canada. Le ministre des Transports de l'époque, Marc Garneau, a reconnu que la politique devait être temporaire. Rien n'a changé qui justifierait un retour à l'interconnexion étendue.

Examinons les raisons pour lesquelles cette politique a été abandonnée.

Premièrement, il n'y a pas de réciprocité aux États-Unis. L'interconnexion réglementée n'existe pas dans ce pays. Selon la proposition du gouvernement, les chemins de fer américains peuvent solliciter le trafic canadien à des tarifs inférieurs à ceux du marché sans que le Canadien Pacifique et Kansas City Southern, maintenant le CPKC, et le Canadien National, ou le CN, puissent faire de même aux États-Unis. Cela signifie qu'il y aura moins de wagons disponibles que les compagnies de chemin de fer canadiennes pourront déplacer d'un bout à l'autre du Canada.

Cela signifie également moins de travail pour les travailleurs portuaires si les cargaisons aboutissent à Seattle plutôt qu'à Vancouver, par exemple. Il s'agit d'emplois bien rémunérés, très majoritairement occupés par des travailleurs syndiqués. Les Teamsters et d'autres ont exprimé des préoccupations.

[Français]

Pourquoi le Parlement devrait-il désavantager les chemins de fer canadiens pour le bénéfice direct des chemins de fer américains sur le plan international?

[Traduction]

Helena Borges, ancienne sous-ministre adjointe à Transports Canada, a dit au Parlement en 2017 que l'interconnexion « nuisait à la compétitivité de nos compagnies de chemin de fer par rapport à celles des États-Unis ».

L'interconnexion de longue distance a été la réponse du gouvernement à l'époque. Elle permet aux expéditeurs d'avoir accès à des compagnies de chemin de fer concurrentes jusqu'à 1 200 kilomètres à des tarifs essentiellement commerciaux fondés sur un trafic comparable, sans les conséquences néfastes que nous avons vues avec l'interconnexion prévue auparavant.

Le gouvernement veut maintenant ressusciter une politique qu'il a déjà qualifiée d'échec.

The second reason for sunseting was a non-compensatory rate. Bill C-47 will force Canadian railways to move traffic sometimes in the wrong direction and always at below market rates. The 2016 review found that below-market rates hurt railways' ability to reinvest. Everything railways purchase is at market rates, from steel to locomotives to labour. Railways cannot be the only part of our supply chain not operating at market rates.

The National Supply Chain Task Force never consulted railways on the complicated subject of interswitching before making this poorly thought-out recommendation. It also did not speak with any rail operations experts.

Grain rates are already regulated through the Maximum Revenue Entitlement. Any shipper can challenge a railway rate or service offering through arbitration at the Canadian Transportation Agency under existing regulatory processes. Rail is already one of the most regulated industries in this country.

All grain starts in a truck. All major grain companies have elevators on both CN and CPKC lines, another form of competition for our railways.

To move one tonne of grain one mile in Canada, it costs on average just 2.97 cents U.S. Our Class 1 railways both set records for grain movements during this crop year, which was made possible by a billion-dollar investment in new hopper cars built in Hamilton, Ontario, and tens of billions of dollars of investment in capacity and technology over the past decade.

An independent study in January found that Canadian freight rates are on average the lowest amongst market economies — in fact, 11% lower than the U.S. These rates support the competitiveness of all Canadian railway shippers.

Extended interswitching is a cure in search of a disease. There is no justification for even more market intervention, particularly through such an irresponsible policy.

[Translation]

The government's decision to eliminate this policy was the right one. It was based on facts and evidence.

La deuxième raison justifiant la temporarisation de la politique était un tarif non compensatoire. Le projet de loi C-47 obligera les chemins de fer canadiens à acheminer le trafic parfois dans la mauvaise direction et toujours à des tarifs inférieurs à ceux du marché. L'examen de 2016 a montré que les tarifs inférieurs à ceux du marché nuisent à la capacité des chemins de fer de réinvestir. Tout ce que les chemins de fer achètent est au taux du marché, de l'acier aux locomotives en passant par la main-d'œuvre. Les chemins de fer ne peuvent pas être la seule partie de notre chaîne d'approvisionnement à ne pas fonctionner aux taux du marché.

Le groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement n'a jamais consulté les chemins de fer concernant le sujet compliqué de l'interconnexion avant de formuler cette recommandation peu réfléchie. Il ne s'est pas non plus adressé à des experts en opérations ferroviaires.

Les tarifs appliqués au grain sont déjà réglementés par le revenu admissible maximal. Tout expéditeur peut contester un tarif ferroviaire ou une offre de service en recourant à l'arbitrage de l'Office des transports du Canada dans le cadre des processus réglementaires existants. Le transport ferroviaire est déjà l'une des industries les plus réglementées du pays.

Toutes les céréales commencent dans un camion. Toutes les grandes sociétés céréalieres ont des silos sur les lignes du CN et du CPKC, une autre forme de concurrence pour nos chemins de fer.

Le transport d'une tonne de grain sur 1,6 kilomètre au Canada ne coûte en moyenne que 2,97 dollars américains. Nos chemins de fer de catégorie 1 ont tous deux établi des records de transport de céréales au cours de la présente campagne agricole, ce qui a été rendu possible grâce à un investissement de 1 milliard de dollars dans la construction de nouveaux wagons-trémies à Hamilton, en Ontario, et de dizaines de milliards de dollars d'investissement dans la capacité et la technologie au cours des 10 dernières années.

Une étude indépendante menée en janvier a révélé que les tarifs marchandises canadiens sont en moyenne les plus bas parmi les économies de marché; en fait, ils sont 11 % inférieurs à ceux des États-Unis. Ces tarifs soutiennent la compétitivité de tous les expéditeurs ferroviaires canadiens.

L'interconnexion étendue est un remède à la recherche d'une maladie. Rien ne justifie une intervention encore plus importante sur le marché, en particulier par l'intermédiaire d'une politique aussi irresponsable.

[Français]

La décision du gouvernement d'éliminer cette politique était la bonne. Cette décision était fondée sur des faits et des preuves.

[English]

What those asking for in this policy want is a cheaper rate. It is not about improving service, nor will it improve competitiveness. Extended interswitching will do the exact opposite.

Division 22 must be deleted entirely or at least amended.

Honourable senators, we are asking, at a minimum, that rates be market-based and applicable only to Canadian origins and destinations. You will find more details in our brief submitted to this committee. It's collaboration and not more economic regulations that will move supply chains.

[Translation]

**The Chair:** Thank you, Mr. Brazeau.

I will now turn the floor over to Mr. Morrison from the National Airlines Council of Canada.

Mr. Morrison, the floor is yours.

**Jeff Morrison, President, National Airlines Council of Canada:** Good morning, and thank you for inviting me to be with you today.

[English]

I too want to acknowledge that we are on the territory of the Algonquin Anishinaabe people, and I thank them for letting me live, work and play on this land.

The National Airlines Council of Canada is the national association representing Canada's largest passenger airlines.

In the short time I have, I'd like to focus my remarks on one element of Bill C-47, that being the changes to the Air Passenger Protection Regulations, otherwise known as the APPRs.

Despite claims to the contrary, nothing in the APPR amendments will improve or strengthen air travel in Canada. These changes, nor any measures in Bill C-47, will improve airport infrastructure. These changes don't hold any other responsible entities in the air travel system to any sort of accountability standard. They don't lower the cost of air travel. In fact, C-47 will increase the cost of travel. They don't lead to better regional connectivity. In short, at a time when demand for air travel is strong and growing, government's focus should be on strengthening air travel, not penalizing it. Given the APPR

[Traduction]

Ce que les gens demandent, à l'aide de cette politique, c'est un tarif moins élevé. Il ne s'agit pas d'améliorer le service ni la compétitivité. L'interconnexion étendue aura exactement l'effet contraire.

La section 22 doit être entièrement supprimée ou au moins modifiée.

Honorables sénateurs et sénatrices, nous demandons à tout le moins que les tarifs soient établis en fonction du marché et qu'ils ne s'appliquent qu'aux origines et aux destinations canadiennes. Vous trouverez plus de détails dans notre mémoire soumis au comité. C'est la collaboration et non pas une réglementation économique accrue qui fera bouger les chaînes d'approvisionnement.

[Français]

**Le président :** Merci, monsieur Brazeau.

Je vais maintenant céder la parole à M. Morrison du Conseil national des lignes aériennes du Canada.

Monsieur Morrison, la parole est à vous.

**Jeff Morrison, président, Conseil national des lignes aériennes du Canada :** Bonjour et merci de l'invitation d'être parmi vous aujourd'hui.

[Traduction]

Je tiens également à reconnaître que nous nous trouvons sur le territoire du peuple algonquin anishinabe, et je le remercie de m'avoir permis de vivre, de travailler de me divertir sur cette terre.

Le Conseil national des lignes aériennes du Canada, ou le CNLA, est l'association nationale qui représente les plus grandes compagnies aériennes de passagers du Canada.

Dans le peu de temps qui m'est imparti, j'aimerais concentrer mes commentaires sur un élément du projet de loi C-47, à savoir les modifications apportées au Règlement sur la protection des passagers aériens, également connu sous le nom de RPPA.

Malgré les affirmations contraires, rien dans les modifications du RPPA n'améliorera ou ne renforcera le transport aérien au Canada. Ces changements, pas plus que les mesures prévues dans le projet de loi C-47, n'amélioreront aucunement l'infrastructure aéroportuaire. Ces changements n'obligent aucune autre entité responsable du système de transport aérien à respecter une quelconque norme de responsabilité. Ils ne réduisent pas le coût du transport aérien. En fait, le projet de loi C-47 augmentera le coût des déplacements. Ils n'améliorent pas la connectivité régionale. Bref, à une époque où la demande

legislation that is before you through C-47, let me recommend two amendments.

If Bill C-47 passes, there will be a regulatory process that will define the exemptions that airlines can claim from paying compensation over and above refund and duty of care. It is imperative that through that regulatory process, adherence to safety is the primary guiding principle. As you all know, safety is and must remain the top priority for airlines, including many factors — for instance, weather, unforeseen mechanical issues or defects, labour disputes at essential service providers, and even things like bird strikes or security risks. The idea that airlines should be penalized for doing the right and often the legal thing by protecting the safety of passengers flies in the face of a balanced, fair and equitable approach that was the original intent of the APPRs as especially enunciated by Minister Garneau, previous transport minister, when first introduced.

We will soon share with this committee a list of safety-related exemptions being proposed in Europe aimed at clarifying the exceptional circumstances exemptions that exist in the European regulations, also known as EU261. We want to make sure that the development of APPR regulations is guided by a clear, yet broad and accurate understanding of what constitutes safety. We do not want an EU261 situation where over 50-plus court rulings have had to establish those parameters. In order to capture this importance of safety and guide the subsequent regulatory process, NACC is recommending adding the following clause within the APPR section of Bill C-47: Regulations must always prioritize the safety of our transportation system and do not jeopardize it by assigning financial consequences to air carriers for any safety-related decisions.

The second recommendation is that this legislation currently includes a clause stating that airlines would be required to provide refunds in the event of a Government of Canada-issued travel advisory. Carriers increasingly organize their various fares into distinct products to differentiate themselves and their offerings and provide passengers with more flexibility and transparency when they purchase a ticket, also known as branded fares. With a requirement to provide full refunds in the event of a government-issued travel advisory, which is entirely outside the control of airlines, the legislation is putting into question this entire flexible pricing scheme. As a result, we are suggesting that this reference to government-issued travel advisories be

de transport aérien est forte et en pleine croissance, le gouvernement devrait mettre l'accent sur le renforcement du transport aérien, et non pas le pénaliser. Compte tenu de la législation entourant le RPPA qui vous est présentée par l'intermédiaire du projet de loi C-47, permettez-moi de recommander deux amendements.

Si le projet de loi C-47 est adopté, il y aura un processus réglementaire qui définira les exemptions que les compagnies aériennes peuvent réclamer pour ne pas payer d'indemnités au-delà du remboursement et de l'obligation de diligence. Il est impératif que, tout au long de ce processus réglementaire, le respect de la sécurité soit le principe directeur principal. Comme vous le savez tous, la sécurité est et doit demeurer la priorité absolue pour les compagnies aériennes, y compris de nombreux facteurs, par exemple, les conditions météorologiques, les défaillances ou les problèmes mécaniques imprévus, les conflits de travail chez les fournisseurs de services essentiels et même des choses comme les collisions avec des oiseaux ou des risques pour la sécurité. L'idée que les compagnies aériennes doivent être pénalisées pour avoir fait ce qu'il fallait, et souvent ce qui était légal, en protégeant la sécurité des passagers va à l'encontre d'une approche équilibrée, juste et équitable qui était l'intention originale du RPPA, telle qu'elle avait été énoncée par le ministre Garneau, ancien ministre des Transports, lorsqu'elle a été introduite pour la première fois.

Nous communiquerons bientôt au comité une liste des exemptions liées à la sécurité qui sont proposées en Europe afin de clarifier les exemptions relatives aux circonstances exceptionnelles qui existent dans la réglementation européenne, aussi appelée EU261. Nous voulons nous assurer que l'élaboration du RPPA est guidée par une compréhension claire, mais large et exacte de ce qui constitue la sécurité. Nous ne voulons pas d'une situation comme celle de l'EU261, où plus de 50 décisions judiciaires ont dû établir ces paramètres. Afin de saisir l'importance de la sécurité et d'orienter le processus réglementaire subséquent, le CNLA recommande l'ajout de la disposition suivante dans l'article du RPPA du projet de loi C-47 : la réglementation doit toujours donner la priorité à la sécurité de notre système de transport et ne pas la compromettre en attribuant des conséquences financières aux transporteurs aériens pour toute décision liée à la sécurité.

La deuxième recommandation est que cette législation comprend actuellement une disposition précisant que les compagnies aériennes seraient tenues d'effectuer des remboursements advenant un avertissement aux voyageurs émis par le gouvernement du Canada. Les transporteurs organisent de plus en plus leurs différents tarifs en produits distincts afin de se différencier et d'offrir aux passagers plus de flexibilité et de transparence lorsqu'ils achètent un billet, ce qu'on appelle également les tarifs de marque. En exigeant le remboursement en cas d'avertissement aux voyageurs émis par le gouvernement, ce qui échappe totalement au contrôle des compagnies aériennes, la législation va remettre en question l'ensemble de ce système de

eliminated or, at a minimum, amend the clause to only apply to government-issued travel advisories issued after the ticket was purchased so that the system of branded fares is not compromised.

Mr. Chair, to reiterate my original point, nothing in this legislation will improve the overall air travel system. Although the data are clear that air travel has significantly improved since last summer, one of the lessons we learned last summer was that when any entity in the air travel system does not perform adequately, travel is disrupted. Yet, under APPR, it is only the airlines who are held to any form of account. In short, airlines have essentially become the insurance agent for all other entities. That's why NACC recently released a report containing recommendations to operationalize a system of what we call shared accountability whereby all entities in the air travel ecosystem would be held to account through the use of service standards, a public reporting system, communications protocols and a means for airlines to recoup financial penalties if other entities cause disruptions. This system of shared accountability recognizes that improvements for passengers are not possible without shared accountability amongst all these entities.

Mr. Chair, I'd be happy to discuss other elements of Bill C-47 as well, or elements not in Bill C-47 such as, for example, the absence of a biofuels strategy or the increase in the air passenger security charge, but I believe my time is up.

I look forward to the conversation.

[*Translation*]

**The Chair:** Thank you very much, Mr. Morrison.

[*English*]

Sharing the time allotment, we will have Mr. Carey followed by Mr. Pratte. Mr. Carey, the floor is yours.

**Dave Carey, Vice President, Government and Industry Relations, Canadian Canola Growers Association:** Thank you for the invitation to appear. I am joined by Steve Pratte, Senior Manager, Transportation and Biofuel Policy.

CCGA represents Canada's 43,000 canola farmers on issues that impact their farms' success and is led by a farmer board of directors with representation from provincial grower groups from

tarification flexible. Par conséquent, nous suggérons que cette référence aux avertissements aux voyageurs émis par le gouvernement soit supprimée ou, au minimum, que la disposition soit modifiée pour ne s'appliquer qu'aux avertissements aux voyageurs émis par le gouvernement après l'achat du billet, afin de ne pas compromettre le système des tarifs de marque.

Monsieur le président, pour répéter ce que j'ai dit au départ, rien dans ce projet de loi n'améliorera l'ensemble du système de transport aérien. Même si, selon les données, il est clair que le transport aérien s'est grandement amélioré depuis l'été dernier, l'une des leçons que nous avons apprises l'été dernier, c'est que lorsqu'une entité du système de transport aérien ne fonctionne pas adéquatement, les déplacements sont perturbés. Pourtant, en vertu du RPPA, seules les compagnies aériennes sont tenues de rendre des comptes. Bref, les compagnies aériennes sont essentiellement devenues l'agent d'assurance de toutes les autres entités. C'est pourquoi le CNLA a récemment publié un rapport contenant des recommandations visant à opérationnaliser un système de ce que nous appelons la responsabilité partagée en vertu duquel toutes les entités de l'écosystème du transport aérien seraient tenues de rendre des comptes au moyen de normes de service, d'un système de rapports publics, de protocoles de communication et d'un moyen pour les compagnies aériennes de récupérer les pénalités financières si d'autres entités causent des perturbations. Ce système de responsabilité partagée reconnaît que les améliorations pour les passagers ne sont pas possibles sans une responsabilité partagée entre toutes ces entités.

Monsieur le président, je serai heureux de discuter d'autres éléments du projet de loi C-47, ou d'éléments qui ne figurent pas dans le projet de loi C-47, comme, par exemple, l'absence d'une stratégie sur les biocarburants ou l'augmentation du droit pour la sécurité des passagers aériens, mais je crois que mon temps de parole est écoulé.

Je me réjouis de poursuivre la conversation.

[*Français*]

**Le président :** Merci beaucoup, monsieur Morrison.

[*Traduction*]

Le temps sera partagé avec M. Carey, qui sera suivi de M. Pratte. Monsieur Carey, la parole est à vous.

**Dave Carey, vice-président, Relations avec les gouvernements et l'industrie, Canadian Canola Growers Association :** Merci de m'avoir invité à comparaître. Je suis accompagné de Steve Pratte, cadre supérieur, Politique des transports et des biocarburants.

La Canadian Canola Growers Association, ou CCGA, représente les 43 000 producteurs de canola du Canada concernant les questions qui ont une incidence sur la réussite de

Ontario west to British Columbia. CCGA is also the largest administrator of Agriculture and Agri-Food Canada's Advance Payments Program.

Canola is Canada's largest agricultural commodity, earning farmers \$13.7 billion in farm cash receipts in 2022. Canada exports 90% of the canola we grow to approximately 50 countries around the world as seed, oil or meal. Exports were valued at \$14.4 billion in 2022, and Canada is the world's largest exporter of canola. International trade underpins the canola sector's \$29.9 billion annual economic contribution that contributes to 207,000 Canadian jobs.

Rail is the only practical means to move canola from areas of production to port. Canola travels on average 1,520 kilometres by rail from farm to tidewater to be in export position. Transportation of grain is one of several commercial elements that directly affect the prices offered to farmers. When issues arise in the supply chain, the price farmers receive for their grain can drop, even at times where commodity prices may be high in the global marketplace.

Additionally, recent announcements over the last two years in the Prairies of five new or expanded canola processing facilities signal that demand for canola is on the rise. These private investments of over \$2 billion will increase Canada's domestic processing capacity by over 60% of what it was in 2022. Increased rail capacity will be required to move more product. The reliability and the timeliness of rail service will be integral for Canada's farmers to meet this demand.

At full build-out, this increase in domestic processing will likely create a shift in dominant trade flows of canola product, with less raw seed heading to the port of Vancouver and more canola oil being transported domestically, especially to supply the expanding renewable fuel sector in North America. As such, we were pleased to see the budget recognize the need to incentivize competition in our Class 1 railways by proposing a pilot trial to increase the extended interswitching limits in the Prairies. If done correctly, this pilot will promote fair competition, reduce transportation costs and enable Canada's reputation as a reliable supplier of canola.

leurs exploitations. Elle est dirigée par un conseil d'administration composé de représentants des groupes de producteurs provinciaux de l'Ontario à l'ouest de la Colombie-Britannique. La CCGA est également la plus importante administratrice du Programme de paiements anticipés d'Agriculture et Agroalimentaire Canada.

Le canola est le produit agricole le plus important au Canada, ayant rapporté aux agriculteurs 13,7 milliards de dollars en recettes monétaires agricoles en 2022. Le Canada exporte 90 % du canola qu'il cultive dans une cinquantaine de pays du monde sous forme de graines, d'huile ou de farine. Les exportations étaient évaluées à 14,4 milliards de dollars en 2022, et le Canada est le premier exportateur de canola au monde. Le commerce international est à la base de la contribution économique annuelle de 29,9 milliards de dollars du secteur du Canada, qui génère 207 000 emplois au Canada.

Le transport ferroviaire est le seul moyen pratique de transporter le canola d'une zone de production à un port. Le canola parcourt en moyenne 1 520 kilomètres par chemin de fer de la ferme à la côte pour être en position d'exportation. Le transport du grain est l'un des nombreux éléments commerciaux qui influent directement sur les prix offerts aux agriculteurs. Lorsque des problèmes surviennent dans la chaîne d'approvisionnement, le prix que les agriculteurs reçoivent pour leur grain peut chuter, même à des moments où le prix des produits de base peut être élevé sur le marché mondial.

De plus, les récentes annonces faites au cours des deux dernières années dans les Prairies concernant la construction ou l'agrandissement de cinq installations de transformation du canola montrent que la demande de canola est en hausse. Ces investissements privés de plus de 2 milliards de dollars augmenteront la capacité de transformation nationale du Canada de plus de 60 % par rapport à ce qu'elle était en 2022. L'augmentation de la capacité ferroviaire sera nécessaire pour transporter davantage de produits. La fiabilité et la rapidité du service ferroviaire seront essentielles pour que les agriculteurs canadiens puissent répondre à cette demande.

À la fin de la construction, cette augmentation de la transformation nationale entraînera probablement un changement dans les flux commerciaux dominants des produits du canola, puisque moins de semences brutes seront acheminées vers le port de Vancouver et plus d'huile de canola sera transportée au pays, en particulier pour approvisionner le secteur en pleine expansion des carburants renouvelables en Amérique du Nord. Par conséquent, nous avons été heureux de constater que le budget reconnaît la nécessité d'encourager la concurrence dans nos chemins de fer de catégorie 1 en proposant un essai pilote visant à augmenter les limites de l'interconnexion étendue dans les Prairies. Si ce projet pilote est mené correctement, il favorisera une concurrence loyale, réduira les coûts de transport et permettra au Canada de se tailler une réputation de fournisseur fiable de canola.

To further strengthen this policy, this committee should consider the following three recommendations.

One: Set the extended interswitching distance to 500 kilometres to ensure competitive market forces are available to all grain elevators in major agriculture-producing regions. Under the 160-kilometre radius, there are significant regional geographies in the three Prairie provinces that remain outside the pilot, such as the Peace River area in Alberta and the Carrot River area in Saskatchewan, producing an uneven playing field based on physical location.

Two: Ensure extended interswitching is available to all North American railways to further integrate the North American market and shorten the distance goods need to travel. There is no valid policy rationale to exclude any Class 1 carrier operating in the Prairie from this pilot.

Three, and most importantly: Ensure this pilot lasts a minimum of five years to unlock the full potential of competition. The functional use of an 18-month extended interswitching pilot may be practically limited due to the fact that many shippers have previously negotiated service contracts with the railways. The metrics by which we judge the success of this pilot will be critically important.

To close, you often hear the term “cash cropping” used to refer to farmers who grow grain. That’s because farmers don’t get paid until they deliver their grain, even when they have a contract in place. Worst-case scenarios occur during the busy season for grain hauling, from October to December, if farmers are told they can’t deliver their grain because their local elevator or processor is full. This means farmers don’t get paid when they expect to, causing stress and financial strain as their bills come due for inputs, equipment, land rental, et cetera. Elevators or processors get full when they don’t have timely and reliable rail service or there simply aren’t enough grain cars to meet the demand of the growing region of which they serve, causing hardship for Canadian farmers.

Interswitching isn’t a panacea, but it is the only feasible tool to inject any sort of competition into Canada’s duopoly of Class 1 railways. The National Supply Chain Task Force report concluded that interswitching is an important tool to give shippers more rail options and address shipper railway power balance issues.

Thank you, chair.

Pour renforcer davantage cette politique, le comité devrait tenir compte des trois recommandations suivantes.

Premièrement, fixer la distance d’interconnexion étendue à 500 kilomètres afin de garantir que tous les silos à grains des principales régions de production agricole bénéficient des forces concurrentielles du marché. Avec un rayon de 160 kilomètres, d’importantes régions des trois provinces des Prairies restent en dehors du projet pilote, comme la région de la rivière de la Paix en Alberta et la région de Carrot River en Saskatchewan, ce qui crée des conditions de concurrence inégales en fonction de l’emplacement géographique.

Deuxièmement, s’assurer que l’interconnexion étendue est accessible à tous les chemins de fer nord-américains afin d’intégrer davantage le marché nord-américain et de raccourcir la distance que les marchandises doivent parcourir. Il n’y a aucune raison valable d’exclure de ce projet pilote un transporteur de catégorie 1 exploité dans les Prairies.

Troisièmement, et c’est le plus important, veiller à ce que ce projet pilote dure au moins cinq ans afin de libérer tout le potentiel de la concurrence. L’utilisation fonctionnelle d’un projet pilote d’interconnexion étendue de 18 mois peut être limitée dans la pratique en raison du fait que de nombreux expéditeurs ont déjà négocié des contrats de service avec les compagnies de chemin de fer. Les paramètres qui nous permettront de juger de la réussite de ce projet pilote seront d’une importance cruciale.

Pour terminer, on entend souvent le terme « culture commerciale » pour désigner les agriculteurs qui cultivent des céréales. C’est parce que les agriculteurs ne sont pas payés tant qu’ils n’ont pas livré leur grain, même lorsqu’ils ont un contrat en vigueur. Les pires scénarios se produisent pendant la saison chargée du transport des céréales, d’octobre à décembre, si les agriculteurs apprennent qu’ils ne peuvent pas livrer leur grain parce que le silo ou le transformateur local est plein. Cela signifie que les agriculteurs ne sont pas payés au moment où ils s’y attendent, ce qui est source de stress et de difficultés financières à mesure que leurs factures pour les intrants, l’équipement, la location des terres, etc., arrivent à échéance. Les silos ou les transformateurs sont pleins lorsqu’ils n’ont pas un service ferroviaire fiable et rapide ou qu’il n’y a tout simplement pas assez de wagons pour répondre à la demande de la région qu’ils desservent, ce qui entraîne des difficultés pour les agriculteurs canadiens.

L’interconnexion n’est pas une panacée, mais il s’agit du seul outil possible pour injecter un peu de concurrence dans le duopole canadien des chemins de fer de catégorie 1. Un rapport du groupe de travail national sur la chaîne d’approvisionnement a conclu que l’interconnexion est un outil important pour donner aux expéditeurs plus d’options ferroviaires et régler les problèmes d’équilibre des pouvoirs des expéditeurs ferroviaires.

Merci, monsieur le président.

**The Chair:** Mr. Carey, does Mr. Pratte have any comments?

**Mr. Carey:** He is here for questions.

**The Chair:** Thank you very much to the witnesses for your presentations.

Now we will proceed to questions from senators. First round, senators, will be five minutes. The second round will be three minutes.

**Senator Marshall:** I'm going to ask my questions in the order of the presentations, so I'm going to start with Mr. Brazeau. I read your brief to the Finance Committee. Can you clarify whether there was any consultation that you were involved in with the government? Was there a consultation period, and did you participate? I realize from Mr. Carey's statements that he supports the amendment in the budget. Just reading the background material, this was already tried in 2014, and it was concluded by the government that it wasn't a good idea. Can you tell me what the impetus is for the government to make the change and talk to us about the consultation period?

**Mr. Brazeau:** Thank you for your question, senator.

On your first question regarding whether we were consulted, we met with members of the National Supply Chain Task Force, the co-chairs, Jean Gattuso and Louise Yako, and the participants, the other members of the Supply Chain Task Force. We provided our input and written briefs, and this came from the Railway Association of Canada as well as our Class 1 members, CN and CPKC, so written briefs, separate meetings. We had an opportunity to have dialogue. We are in favour of any recommendation that aims to improve the fluidity and the capacity of the supply chain. We believe in that, and we wanted to contribute to that. But at no point were there any discussions specifically on extended regulated interswitching, and that's where we have serious concerns because there were no discussions with the operational experts, the people who run railroads 24-7, 365 days a year. We never had an opportunity to have that discussion.

When we saw the recommendations submitted to the Transport Minister back in the fall and there was the recommendation of extended regulated interswitching from 30 kilometres to 160 kilometres, we then met with Transport Canada officials, and we were reassured by the minister and his staff that there would be discussions before going forward with any of those recommendations. So we were very surprised to see in Bill C-47 that extended regulated interswitching was recommended and

**Le président :** Monsieur Carey, M. Pratte souhaite-t-il dire quelque chose?

**M. Carey :** Il est ici pour répondre à des questions.

**Le président :** Merci beaucoup aux témoins pour leurs exposés.

Nous allons maintenant passer aux questions des sénateurs. Pour le premier tour, les sénateurs auront cinq minutes. Le deuxième tour sera de trois minutes.

**La sénatrice Marshall :** Je vais poser mes questions dans l'ordre des exposés, et je vais donc commencer par M. Brazeau. J'ai lu le mémoire que vous avez présenté au Comité des finances. Pouvez-vous clarifier si vous avez participé à une consultation avec le gouvernement? Y a-t-il eu une période de consultation, et y avez-vous participé? Je me rends compte d'après les déclarations de M. Carey qu'il est favorable à l'amendement proposé dans le budget. Juste en lisant le document d'information, je vois qu'on a déjà mis cette mesure à l'essai en 2014, et le gouvernement a conclu que ce n'était pas une bonne idée. Pouvez-vous me dire ce qui a motivé le gouvernement à apporter le changement et nous parler de la période de consultation?

**M. Brazeau :** Merci de poser la question, sénatrice Marshall.

Pour répondre à votre première question concernant le fait de savoir si nous avons été consultés, nous avons rencontré des membres du groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, les coprésidents, Jean Gattuso et Louise Yako, et les participants, les autres membres du groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement. Nous avons fourni nos commentaires et présenté des mémoires écrits, notamment de la part de l'Association des chemins de fer du Canada ainsi que de nos membres de catégorie 1, le CN et le CPKC, donc des mémoires écrits, des réunions distinctes. Nous avons eu l'occasion de dialoguer et nous sommes en faveur de toute recommandation visant à améliorer la fluidité et la capacité de la chaîne d'approvisionnement. Nous y croyons, et nous voulions y contribuer. Mais à aucun moment il n'y a eu de discussions portant précisément sur l'interconnexion réglementée étendue, et c'est là que nous avons de graves préoccupations, parce qu'il n'y a pas eu de discussions avec les experts opérationnels, les gens qui exploitent les chemins de fer 24 heures sur 24, sept jours sur sept, 365 jours par année. Nous n'avons jamais eu l'occasion d'en discuter.

Lorsque nous avons pris connaissance des recommandations soumises au ministre des Transports à l'automne et que nous avons constaté qu'il était recommandé d'étendre l'interconnexion réglementée de 30 à 160 kilomètres, nous avons rencontré des représentants de Transports Canada, et ils nous ont assurés qu'il y aurait des discussions avant que l'on aille de l'avant avec l'une ou l'autre de ces recommandations. Nous avons donc été très surpris de constater que le projet de loi C-47

that it be changed from 30 kilometres to 160 kilometres. We were not fully consulted, and frankly, we were surprised that that ended up in the budget.

On your second question, with respect to the 2014-17, pilot project, data was collected during those three years. The government had an opportunity to look at what occurred during that three-year period, and then-transport minister Marc Garneau acted on a recommendation from David Emerson who said that interswitching was not helpful and that the 160 kilometres interswitching limit raises issues about connectivity and competition from railway carriers in the United States as American carriers can solicit Canadian traffic but the reverse is not true.

The ADM of Transport Canada at the time, Helena Borges, responded by saying:

... after the assessment we did, we uncovered that it wasn't heavily used, but it was having unintended consequences on the competitiveness of our railways vis-à-vis the U.S. railways.

So both the Emerson report and Transport Canada officials confirmed that extended regulated interswitching from 2014 to 2017 was bad policy.

**Senator Marshall:** What were the unintended consequences that you just referred to? Did that impact the length of time it takes to move the product? Does it increase the cost, and who bears the increased cost?

**Mr. Brazeau:** On average, interswitching adds one to two extra days to transit time, and I mentioned loss of traffic, loss of jobs to the U.S., thousands of car loads redirected to the U.S. as a result of this. There was a cost incurred or revenue loss by Canadian railways, and that's going to be even worse this time around because there's talk now of going beyond 160 kilometres. So there certainly was a cost, and additional car loads went south.

**Senator Marshall:** Who bears the cost?

**Mr. Brazeau:** The railways. Under the extended regulated interswitching, you have to provide service at below-market rates within that distance. As I mentioned in my opening remarks, we pay labour and equipment all at market rates. We have a responsibility to reinvest in our network. We are a capital-intensive industry. In order for us to do that, we have to earn fair return, and that's a loss to us.

recommandait d'étendre l'interconnexion réglementée pour la faire passer de 30 à 160 kilomètres. Nous n'avons pas été pleinement consultés, et franchement, nous avons été surpris que cela se retrouve dans le budget.

En ce qui concerne votre deuxième question, pour le projet pilote de 2014-2017, des données ont été recueillies au cours de ces trois années. Le gouvernement a eu l'occasion d'examiner ce qui s'est passé durant cette période de trois ans, puis le ministre des Transports de l'époque, Marc Garneau, a donné suite à une recommandation de David Emerson, qui a dit que l'interconnexion n'était pas utile et que la limite d'interconnexion de 160 kilomètres soulève des questions de connectivité et de concurrence de la part des transports ferroviaires aux États-Unis, car les transporteurs américains peuvent solliciter le trafic canadien, mais l'inverse n'est pas vrai.

La sous-ministre adjointe de Transports Canada de l'époque, Helena Borges, a répondu en disant ceci :

[...] après avoir mené une évaluation, nous avons déterminé qu'elle nuisait à la compétitivité de nos compagnies de chemin de fer par rapport à celles des États-Unis.

Le rapport Emerson et les fonctionnaires de Transports Canada ont donc confirmé que l'interconnexion réglementée étendue de 2014 à 2017 était une mauvaise politique.

**La sénatrice Marshall :** Quels étaient les éléments nuisibles dont vous venez de parler? Cela a-t-il nui à la durée nécessaire pour déplacer le produit? Cela augmente-t-il les coûts, et qui assume l'augmentation des coûts?

**M. Brazeau :** En moyenne, l'interconnexion ajoute un à deux jours au temps de transport, et j'ai parlé de la perte de trafic, de la perte d'emplois au profit des États-Unis, des milliers de chargements de wagons redirigés vers les États-Unis à cause de cela. Les chemins de fer canadiens ont subi des coûts ou des pertes de revenus, et la situation sera encore pire cette fois-ci, puisqu'il est maintenant question d'aller au-delà de 160 kilomètres. Il y a donc eu un coût, et des wagons supplémentaires ont été acheminés vers le sud.

**La sénatrice Marshall :** Qui assume le coût?

**M. Brazeau :** Les chemins de fer. Dans le cadre de l'interconnexion réglementée étendue, vous devez fournir un service à des tarifs inférieurs à ceux du marché à l'intérieur de cette distance. Comme je l'ai dit dans ma déclaration liminaire, nous payons la main-d'œuvre et l'équipement au taux du marché. Nous avons la responsabilité de réinvestir dans notre réseau. Nous sommes une industrie capitalistique. Pour ce faire, nous devons obtenir un rendement équitable, et c'est une perte pour nous.

[Translation]

**Senator Forest:** Thank you for being here and enlightening us on this issue. Mr. Brazeau, I understand that this measure is disturbing and that it seems to be leading to increased competition. Do you agree with the part about providing the government with the necessary information to study this policy's effect on rates and service quality?

**Mr. Brazeau:** Thank you for the question. We are always available to participate in studies and to share information. I'd like to point out that right now, railroads have to share a great deal of information on a daily, weekly and monthly basis with Transport Canada, so the data is already shared.

Between 2014 and 2017, when the pilot project was in place, a great deal of information was shared with Transport Canada. Therefore, all of the data and statistics were already in Transport Canada's hands. We will continue to share and collaborate with the government to ensure that information is shared in an accurate way.

We ask that shippers share their information, because the supply chain is complex. All players must work together to provide information — not just railroads — and all must commit to reinvesting in our network. That is our wish and our commitment.

**Senator Forest:** So there's no problem around information sharing. You tell us that transit times could be prolonged by one or two days if this measure were implemented. For the average Canadian that I am, can you explain how a rule that adds 130 kilometres to the interswitching can have such an impact? It's rare for grain to be transported over a distance of 160 or 200 kilometres by rail. Conversely, CN and CP also do business in the United States. How does it work on this side of the border?

**Mr. Brazeau:** I will take Mr. Morrison's example. A direct flight from Montreal to Vancouver will take less time than a Montreal-Toronto-Vancouver flight because of the connection in Toronto. It's a rather similar example. Interswitching requires more equipment, more staff; the switch takes time, and it's complicated. All of this adds to the complexity and can result in a rail transit time of one or two days, as I mentioned in my opening remarks.

**Senator Forest:** Thank you. I understand. Mr. Morrison, I'm a little taken aback by the increase in air fares in the regions. For a round-trip flight in Canada — that is, within our borders — the increase was \$19.94, compared to \$16.89 for the United States.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Merci d'être ici et de nous éclairer sur cette question. Monsieur Brazeau, je comprends que cette mesure est dérangeante et qu'elle entraîne, semble-t-il, une plus grande concurrence. Êtes-vous d'accord avec la partie visant à fournir au gouvernement les informations nécessaires qui vont permettre d'étudier l'effet de cette politique sur les tarifs et la qualité du service?

**M. Brazeau :** Merci de la question. Nous sommes toujours disponibles pour participer à des études, pour partager de l'information. J'aimerais préciser qu'à l'heure actuelle, les chemins de fer doivent partager nombre d'informations sur une base quotidienne, hebdomadaire et mensuelle avec Transports Canada, de sorte que les données sont déjà partagées.

Entre 2014 et 2017, lorsque le projet pilote était en place, un grand nombre d'informations ont été partagées avec Transports Canada, de sorte que toutes les données et statistiques étaient déjà entre les mains de Transports Canada et nous allons continuer de partager et de collaborer avec le gouvernement pour nous assurer d'un partage d'informations d'une façon précise.

Nous demandons que les expéditeurs partagent leurs informations, car la chaîne d'approvisionnement est complexe. Tous les joueurs doivent travailler ensemble pour fournir les informations, pas uniquement les chemins de fer, et tous doivent prendre l'engagement de réinvestir dans notre réseau, et non seulement les chemins de fer. C'est notre désir et notre volonté.

**Le sénateur Forest :** Donc, il n'y a pas de problème pour ce qui est du partage d'informations. Vous nous dites que le délai pourrait être prolongé d'un à deux jours si cette mesure était mise en place. Pour le Canadien moyen que je suis, pouvez-vous expliquer comment une règle qui ajoute 130 kilomètres à l'interconnexion peut avoir cet impact? Il est rare que l'on transporte du grain sur une distance de 160 ou 200 kilomètres par voie ferrée. À l'inverse, le CN et le CP font aussi des affaires aux États-Unis. Comment cela fonctionne-t-il de ce côté de la frontière?

**M. Brazeau :** Je vais prendre l'exemple de M. Morrison. Un vol direct de Montréal à Vancouver prendra moins de temps qu'un vol Montréal-Toronto-Vancouver en raison de la correspondance à Toronto. C'est un peu le même exemple. L'interconnexion demande plus d'équipement, plus de personnel; l'échange prend du temps, c'est complexe. Tout cela ajoute à la complexité et peut entraîner un délai d'un à deux jours, comme je l'ai mentionné dans mes remarques liminaires.

**Le sénateur Forest :** Merci. Je comprends. Monsieur Morrison, je suis un peu étonné par l'augmentation des tarifs du transport aérien dans les régions. Pour un vol aller-retour au Canada, donc à l'intérieur de nos frontières, l'augmentation était

The rate is more affordable to leave the country than to travel within it. I cannot understand this situation.

[English]

**Mr. Morrison:** One of the challenges that Canadian airlines have is that we operate in Canada within a user-pay model. That means that when you look at various third-party fees that Canadian airlines and passengers must pay compared to the Americans, it is significantly higher. For example, the Airport Improvement Fees that Canadian passengers must pay are significantly higher vis-à-vis Canadian airports than they are at American airports. As another example, we saw a couple of months ago that NAV CANADA, which administers the air navigation system in Canada, raised rates on Canadian airlines by approximately 30%, 29.8%. In Bill C-47, we have an increase of 30% in the Air Travellers Security Charge. This bill also contains a number of measures vis-à-vis APPRs which will increase costs as well.

When you have this constant increase of third-party fees and charges, including those by government departments that they do not have in the United States, you're absolutely correct that the cost of travel in Canada is going to be higher than it would be south of the border.

[Translation]

**Senator Forest:** Then it's clear that the increase in these costs will be passed on to security, among other things. Will this improve passenger security and baggage screening at airports, especially regional airports, where transportation costs are already excessively high?

If I fly from Mont-Joli to Ottawa, it's twice the cost of flying from Montreal to Paris.

[English]

**Mr. Morrison:** I wish I could say that these increases in fees would lead to better service for both the airlines and the passengers. I cannot say that. For example, with the increase in the air security charge, that is money that goes into general revenue. Although the fee is going up 30%, all that funding goes into general revenue. In all fairness, in Bill C-47 there is an increase to CATSA funding directly, but that's not a direct funding source. The same with the airports. Although the airport improvement fees are going up, will that lead to better infrastructure? Will that lead to better service? We don't know because, of course, airports as well as airlines took on considerable debt during the pandemic, and so a number of entities are faced with this severe debt crisis and just having to address that. Will it lead to better service, better improvements? I

de 19,94 \$ alors qu'elle est de 16,89 \$ pour les États-Unis. La tarification est plus abordable pour quitter le pays que pour voyager à l'intérieur du pays. Je n'arrive pas à m'expliquer cette situation.

[Traduction]

**M. Morrison :** L'un des défis auxquels les compagnies aériennes canadiennes sont confrontées, c'est que nous fonctionnons au Canada dans le cadre d'un modèle d'utilisateur-payeur. Cela signifie que les frais que les compagnies aériennes et les passagers canadiens doivent payer à des tiers sont nettement plus élevés que ceux des Américains. Par exemple, les frais d'amélioration des aéroports que les passagers canadiens doivent payer sont nettement plus élevés dans les aéroports canadiens que dans les aéroports américains. Autre exemple, il y a quelques mois, NAV CANADA, qui administre le système de navigation aérienne au Canada, a augmenté les tarifs des compagnies aériennes canadiennes d'environ 30 %, 29,8 %. Le projet de loi C-47 prévoit une augmentation de 30 % du droit pour la sécurité des passagers du transport aérien. Le projet de loi contient également un certain nombre de mesures concernant le RPPA qui augmenteront également les coûts.

Compte tenu de l'augmentation constante des frais imposés par les tiers, y compris par les ministères, ce qui n'est pas le cas aux États-Unis, vous avez tout à fait raison de dire que le coût de déplacement au Canada sera plus élevé qu'au sud de la frontière.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Il est donc clair que l'augmentation de ces coûts sera refilée à la sécurité, entre autres. Cela va-t-il améliorer la sécurité des passagers et le contrôle des bagages dans les aéroports, particulièrement les aéroports régionaux, dont les coûts de transport sont déjà excessivement élevés?

Si je vole de Mont-Joli à Ottawa, c'est le double du coût du trajet de Montréal à Paris.

[Traduction]

**M. Morrison :** J'aimerais pouvoir dire que ces augmentations des frais se traduiraient par un meilleur service pour les compagnies aériennes et les passagers. Or, je ne peux pas le dire. Par exemple, avec l'augmentation du droit pour la sécurité aérienne, c'est de l'argent qui va dans les recettes générales. Même si les frais augmentent de 30 %, tout ce financement est versé au Trésor. En toute justice, le projet de loi C-47 prévoit une augmentation du financement direct de l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, mais ce n'est pas une source de financement directe. Il en va de même avec les aéroports. Même si les frais d'amélioration des aéroports augmentent, cela se traduira-t-il par une meilleure infrastructure? Cela se traduira-t-il par un meilleur service? Nous ne le savons pas parce que, bien sûr, les aéroports et les compagnies aériennes

wish I could say yes. Airlines wish we could say yes, but given that, we don't suspect that's the case. Unfortunately, I don't believe so.

[Translation]

**Senator Gignac:** Welcome to our witnesses.

My questions are for Mr. Brazeau of the Railway Association of Canada.

When I listen to your testimony, I find it somewhat troubling that the government tried something and then, after 18 months, realized it was on the wrong track. The government eliminated that. Now, the government is back again with the same thing.

Einstein once said that if you keep doing the same thing, you can expect the same results. What would have changed that would make it work this time? I'm not an industry specialist like you are. I'm an economist, and I'd like to draw a comparison. I can understand that the grain industry wants more competition. Usually, that is music to my ears, because it would drive down costs.

How much does it cost to transport grain? Let's compare. You go to the Port of Vancouver — but on the American side, for the same 160 kilometres, you have to go to the Port of Seattle. Is it really that much more expensive to transport grain in Canada than in the United States? Can you tell me about the transportation costs for U.S. versus Canadian grain producers to get to the ports on the Pacific Coast?

**Mr. Brazeau:** I'd be glad to. In December 2022, CPCS, an international consulting firm, published an independent study of all of the rail transportation costs and fees around the world. The finding is that Canada has the lowest rail costs in the world, apart from China and Russia. Understandably, the comparison must be with countries that have free markets like Canada.

Our transportation costs are 11% lower than those in the United States. Canadian railroads reinvest 20% to 25% of their total revenues each year in infrastructure, equipment and new technologies. If we look at it from this angle, the service is of world-class quality, at costs that, as we can see, are lower than in countries similar to Canada.

ont contracté des dettes considérables pendant la pandémie, et un certain nombre d'entités sont donc confrontées à cette grave crise de l'endettement et doivent y faire face. Cela se traduira-t-il par un meilleur service, de meilleures améliorations? J'aimerais pouvoir dire que oui. Les compagnies aériennes aimeraient pouvoir dire que oui, mais compte tenu de la situation, nous ne pensons pas que ce soit le cas. Malheureusement, je ne le crois pas.

[Français]

**Le sénateur Gignac :** Bienvenue aux témoins.

Mes questions s'adressent à M. Brazeau de l'Association des chemins de fer du Canada.

Lorsque j'écoute votre témoignage, je trouve un peu troublant que le gouvernement ait essayé quelque chose et qu'après 18 mois, il ait constaté qu'il avait fait fausse route. Il a éliminé cela. Maintenant, il revient avec la même chose.

Einstein a déjà dit que si on fait la même chose, on risque d'obtenir les mêmes résultats. Qu'est-ce qui aurait changé qui ferait en sorte que cette fois, cela pourrait bien fonctionner? Je ne suis pas un spécialiste de votre industrie comme vous l'êtes, je suis un économiste, je voudrais faire une comparaison. Je peux comprendre que l'industrie du grain veut plus de concurrence. Habituellement, cela sonne bien à mes oreilles, car cela ferait baisser les coûts.

Combien ça coûte, transporter du grain? Si on arrive avec un comparable, on se rend au port de Vancouver, mais si du côté américain, pour les mêmes 160 kilomètres, il faut se rendre au port de Seattle, est-ce que le coût est vraiment beaucoup plus élevé pour transporter du grain au Canada qu'il l'est aux États-Unis? Pouvez-vous me parler des coûts de transport pour les producteurs de grain américains comparativement à ceux des Canadiens pour se rendre aux ports, sur la côte du Pacifique?

**M. Brazeau :** Avec plaisir. Il y a une étude indépendante qui a été publiée en décembre 2022 par CPCS, une firme de consultation internationale, qui a fait une étude de tous les frais, les coûts de transport ferroviaire à travers le monde. Le résultat est que le Canada a les frais de rail les moins élevés au monde, mis à part la Chine et la Russie. On comprend qu'il faut faire une comparaison avec les pays qui ont des marchés libres comme le Canada.

Nos frais de transport sont 11 % plus bas que ceux des États-Unis. Les chemins de fer canadiens réinvestissent chaque année de 20 à 25 % de leurs revenus totaux dans leurs infrastructures, leurs équipements, les nouvelles technologies. Si on regarde de ce côté, le service est là, c'est un service d'excellence mondiale, à des coûts qui, on le constate, sont moins élevés comparativement avec des pays semblables au Canada.

We're trying to understand what the ultimate goal is. When the pilot project ended in 2017, the government introduced long-distance interswitching to replace the 160-kilometre interswitching. Today, shippers have the option of interswitching up to 1,200 kilometres. The only difference is that it's at the going rate. Unless shippers want a lower cost, that's the only conceivable reason they would want the 160-kilometre extension.

**Senator Gignac:** You mentioned an arbitration system. I'm not familiar with that. Can you explain a bit how it works when producers feel bullied?

**Mr. Brazeau:** The Canadian Transportation Agency has a process for shippers to request that the agency intervene if there's a dispute. The agency has arbitration processes in place that allow it to rule on a situation that affects service. As I mentioned, long-haul interswitching is available up to 1,200 kilometres. There are processes in place to protect shippers if service isn't adequate, but as I mentioned, we have the lowest prices in the world, with service to customers on a daily basis.

**Senator Gignac:** I was a little surprised by the recommendations, because I didn't expect the last one you made. The first is to delete the provisions of division 22. Finally, if they aren't deleted, you say at the end that the application of this measure should be limited to grain. These proposed policies are intended to supplement grain, and that should be limited.

I don't understand this part. Can you explain it further? Is this your second best choice or is it damage control? I thought it was mainly that, the grain industry.

**Mr. Brazeau:** I think there are two points I'd like to make. First, it was mentioned that if the provisions aren't deleted, the origin of Canadian destinations should be limited. If there's a point of origin in Canada, the point of destination should remain in Canada, too.

Second, I think that from the information obtained to date, it's really the grain industry that's asking for this extension. We serve all customers, be it mining, oil and other sectors. That's why we proposed in our brief that it be limited to grain only.

[English]

**Senator Smith:** Mr. Brazeau, you noted in your submission that the decision was solely political, not based on facts, concerned that the government failed to take your industry's

On essaie de comprendre quel est le but ultime. Quand le projet pilote s'est terminé en 2017, le gouvernement a introduit l'interconnexion à longue distance pour remplacer l'interconnexion de 160 kilomètres. Aujourd'hui, les expéditeurs ont l'option de l'interchange jusqu'à 1 200 kilomètres. La seule différence est que c'est au prix courant. À moins que les expéditeurs veuillent un coût moindre, c'est la seule raison pour laquelle on peut penser qu'ils veulent avoir l'extension à 160 kilomètres.

**Le sénateur Gignac :** Vous avez fait référence à un système d'arbitrage. Je ne suis pas familier avec cela. Pouvez-vous nous expliquer un peu comment cela fonctionne quand les producteurs se sentent brimés?

**M. Brazeau :** L'Office des transports du Canada a un processus permettant aux expéditeurs de demander que l'office intervienne s'il y a un différend. L'office a des processus en place en matière d'arbitrage, qui lui permettent de se prononcer sur une situation qui touche le service. Comme je l'ai mentionné, l'interchange longue distance est disponible jusqu'à 1 200 kilomètres. Il y a des processus en place pour protéger les expéditeurs si le service n'est pas convenable, mais comme je l'ai mentionné, nous avons les prix les moins élevés au monde, avec un service offert aux clients de jour en jour.

**Le sénateur Gignac :** J'ai été un peu surpris par les recommandations, parce que je ne m'attendais pas à la dernière que vous avez faite. La première, c'est qu'on supprime les dispositions de la section 22. Finalement, si on ne les supprime pas, vous dites à la fin que l'application de cette mesure devrait se limiter au grain. Ces politiques proposées visent un supplément aux grains et on devrait limiter cela.

Je ne comprends pas cette partie. Pouvez-vous nous l'expliquer davantage? Est-ce votre deuxième meilleur choix ou s'agit-il de limitation des dégâts? Je pensais que c'était principalement cela, l'industrie du grain.

**M. Brazeau :** Je pense qu'il y a deux points que j'aimerais soulever. Premièrement, on a mentionné que si les dispositions ne sont pas éliminées, on devrait limiter l'origine des destinations canadiennes. S'il y a un point de départ au Canada, le point d'arrivée devrait rester au Canada aussi.

Deuxièmement, je pense que d'après les informations qu'on a obtenues jusqu'à ce jour, c'est vraiment l'industrie du grain qui demande cette extension. On dessert tous les clients, que ce soit le secteur minier, pétrolier et d'autres. C'est pour cette raison qu'on avait proposé, dans notre mémoire, que ce soit limité au grain seulement.

[Traduction]

**Le sénateur Smith :** Monsieur Brazeau, vous avez indiqué dans votre mémoire que la décision était uniquement politique, qu'elle ne reposait pas sur des faits et que le gouvernement

concerns into account. Why do you believe it's a political decision? Which parts of the country will be impacted by this decision?

**Mr. Brazeau:** Thank you for the question.

The government said that it wanted to do an 18-month pilot project. This was done over three years, from 2014 to 2017. This current government was the one that sunset that in 2017 with Minister Garneau. It was sunset after compiling data, compiling information and getting feedback. We are just left to wonder how another pilot project with similar parameters is going to give you different results, because all the data is there. All the facts are there.

We were not presented with any new data or any new facts to support the need for this pilot project. That's why we feel that this is an ill-advised policy, because it is not based on evidence and facts. There is no market intervention that's required because nothing has changed since 2017. In fact, what I will say, senator, is that the investments that the railways have made in new grain hopper cars built in Hamilton, Ontario, have allowed them to carry record amounts of grain in the last year alone. We are meeting demand, and we will continue to meet demand. That's why we are left wondering as to why this is required now when it was sunset for the right reasons in 2017.

**Senator Smith:** Could you talk a little bit about the proposed change and how it will decrease the efficiency of Canada's rail supply chain? What impacts will it have on the broader supply chains, especially in the wake of the massive inflationary crisis that we're living through?

**Mr. Brazeau:** We've said that extending the distance will increase transit times by one to two days. By the way, the same government confirmed last week in a *National Post* article that they are limiting this to Alberta, Saskatchewan and Manitoba because they don't want to cause congestion in British Columbia, Ontario and Quebec. To me, you're saying two things. You're saying that you're putting this measure in place to improve capacity and fluidity, but then you're saying you're only doing it in the Prairies because you don't want to upset the apple cart in British Columbia, Ontario and Quebec. We know this will increase transit time and will increase costs, and it will drive business south of the border.

**Senator Smith:** Since this has come out, what has your association been doing in terms of dealing directly with the government to try to make sure they're listening to you? You said there wasn't any good communication in the initial stages.

n'avait pas tenu compte des préoccupations de votre industrie. Pourquoi pensez-vous qu'il s'agit d'une décision politique? Quelles régions du pays seront touchées par cette décision?

**M. Brazeau :** Merci pour la question.

Le gouvernement a dit qu'il voulait faire un projet pilote de 18 mois. Cela s'est fait sur trois ans, de 2014 à 2017. Le gouvernement actuel a mis fin au programme en 2017 avec le ministre Garneau. Il a été abandonné après la compilation des données, la compilation de l'information et l'obtention de la rétroaction. On se demande simplement comment un autre projet pilote avec des paramètres semblables donnerait des résultats différents, parce que toutes les données sont là. Tous les faits sont là.

On ne nous a présenté aucune nouvelle donnée ni aucun nouveau fait pour justifier la nécessité de ce projet pilote. C'est pourquoi nous pensons qu'il s'agit d'une politique mal avisée, car elle n'est pas fondée sur des données probantes et des faits. Aucune intervention sur le marché n'est nécessaire, car rien n'a changé depuis 2017. En fait, ce que je dirai, sénateur Smith, c'est que les investissements que les compagnies ferroviaires ont faits dans de nouveaux wagons-trémies construits à Hamilton, en Ontario, leur ont permis de transporter des quantités records de céréales au cours de la dernière année seulement. Nous répondons à la demande et nous continuerons de le faire. C'est pourquoi nous nous demandons pour quelle raison cette mesure est nécessaire maintenant, alors qu'elle a été supprimée pour les bonnes raisons en 2017.

**Le sénateur Smith :** Pourriez-vous parler un peu du changement proposé et de la façon dont il nuira à l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement ferroviaire du Canada? Quelles répercussions cela aura-t-il sur l'ensemble des chaînes d'approvisionnement, surtout dans la foulée de la crise inflationniste massive que nous traversons?

**M. Brazeau :** Nous avons dit que l'allongement de la distance augmenterait les temps de transit de un ou deux jours. Soit dit en passant, le même gouvernement a confirmé la semaine dernière dans un article du *National Post* qu'il limitait cela à l'Alberta, à la Saskatchewan et au Manitoba parce qu'il ne voulait pas causer de congestion en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. Pour moi, vous dites deux choses. Vous dites que vous mettez en place cette mesure pour améliorer la capacité et la fluidité, mais ensuite vous dites que vous ne le faites que dans les Prairies parce que vous ne voulez pas compliquer la situation en Colombie-Britannique, en Ontario et au Québec. Nous savons que cela augmentera le temps de transit et les coûts et encouragera les affaires au sud de la frontière.

**Le sénateur Smith :** Depuis l'annonce de la mesure, qu'est-ce que votre association a fait pour traiter directement avec le gouvernement afin de s'assurer qu'il vous écoute? Vous avez dit que la communication n'était pas bonne au début.

**Mr. Brazeau:** We've taken the dust off the Emerson report, and we've brought the facts back to the table. The C.D. Howe Institute did a similar study as well, prior to the Emerson report that was tabled, again pointing to the fact that extended regular interswitching will hurt shippers and will increase costs. We are having those conversations with all members of Parliament and all senators to make sure the facts and evidence are brought to the forefront. Again, we do not believe that this decision was based on fact and evidence.

**Senator Smith:** What is your feeling right now? Are you having an audience? Is the audience listening to you?

**Mr. Brazeau:** We are. I think that it's one thing having an audience listen to you; it's another thing having an audience take action. We know that the union groups have expressed their concerns. As I mentioned, we had a CEO of AGT grain express concern that this will have a negative impact on all shippers. We're hoping people are listening, but more importantly, we're hoping that people take the right actions.

**Senator Smith:** My last thought is on this issue of competition and people complaining that there are only two major carriers in the country and that you guys have a duopoly. How do you address that particular issue?

**Mr. Brazeau:** I think we should be proud of the fact, first of all, that we have two highly competitive Class 1s in Canada. As I mentioned to you, CPCS did an independent study on rates, and Canada has the lowest freight rates in the world comparable to market-based economies. We also have the best safety record in North America. All of these things don't happen by chance. They happen because we have two healthy Class 1s that reinvest back into the network, and they provide great service to shippers across the country. For example, grain elevators have access to both CPKC and the CN lines. This is not about not having a choice. You do have a choice. You have long-haul interswitching, up to 1,200 kilometres, so there are options that exist today for shippers. Again, I think we can take great comfort in knowing that we have two Class 1s that continue to deliver for shippers across the country.

**Senator Smith:** Thank you.

**Senator Galvez:** This is a very complex subject, and I wish I could have had more time to analyze and understand what's going on. When the Lac-Mégantic tragedy happened, I spent one year studying interswitching, the number of cars, the length, and the difference between transporting grains, minerals and petroleum. I also looked at how Americans and world fuel associations can hire CP or CN, then can subhire MMA, and then

**M. Brazeau :** Nous avons dépoussiéré le rapport Emerson et nous avons ramené les faits sur la table. L'institut C.D. Howe a également réalisé une étude similaire, avant le dépôt du rapport Emerson, soulignant encore une fois le fait qu'une interconnexion régulière prolongée nuira aux expéditeurs et augmentera les coûts. Nous discutons avec tous les députés et tous les sénateurs pour nous assurer que les faits et les données probantes sont mis à l'avant-plan. Encore une fois, nous ne croyons pas que cette décision était fondée sur des faits et des données probantes.

**Le sénateur Smith :** Quel est votre sentiment en ce moment? Avez-vous un public? Le public vous écoute-t-il?

**M. Brazeau :** Oui. Je pense que c'est une chose d'avoir un public qui vous écoute, mais c'en est une autre d'avoir un public qui agit. On sait que les groupes syndicaux ont exprimé leurs inquiétudes. Comme je l'ai mentionné, le président et chef de la direction de l'AGT s'est dit préoccupé par le fait que cela aurait des répercussions négatives sur tous les expéditeurs. Nous espérons que les gens écoutent, mais surtout, nous espérons que les gens prendront les bonnes mesures.

**Le sénateur Smith :** Ma dernière réflexion porte sur cette question de la concurrence et des gens qui se plaignent qu'il n'y a que deux grands transporteurs au pays et que vous avez un duopole. Comment abordez-vous ce problème particulier?

**M. Brazeau :** Je pense que nous devrions être fiers du fait, tout d'abord, que nous avons deux chemins de fer de catégorie 1 très compétitifs au Canada. Comme je vous l'ai dit, CPCS a réalisé une étude indépendante sur les tarifs, et le Canada a les tarifs marchandises les plus bas au monde, comparables aux économies de marché. Nous avons également le meilleur bilan en matière de sécurité en Amérique du Nord. Toutes ces choses n'arrivent pas par hasard. Elles se produisent parce que nous avons deux catégories 1 en bonne santé qui réinvestissent dans le réseau, et ils offrent un excellent service aux expéditeurs partout au pays. Par exemple, les exploitants de silos ont accès à la fois aux lignes du CPKC et du CN. Ce n'est pas qu'on n'a pas le choix. On a le choix. Il y a une interconnexion de longue distance, jusqu'à 1 200 kilomètres, donc il existe aujourd'hui des options pour les expéditeurs. Encore une fois, je pense que nous pouvons être très rassurés de savoir que nous avons deux catégories 1 qui continuent d'offrir des services aux expéditeurs d'un bout à l'autre du pays.

**Le sénateur Smith :** Merci.

**La sénatrice Galvez :** Le sujet est très complexe, et j'aurais aimé avoir plus de temps pour analyser et comprendre ce qui se passe. Lorsque la tragédie de Lac-Mégantic s'est produite, j'ai passé un an à étudier l'interconnexion, le nombre de wagons, la longueur et la différence entre le transport du grain, des minéraux et du pétrole. J'ai également examiné la façon dont les Américains et les associations pétrolières mondiales peuvent

they can bring American petroleum to Irving. It was a hugely complicated, and it was very difficult to understand.

When I hear you both talking, it's like it doesn't matter what you are transporting. You are just transporting it. And it's not the same. Transporting potash and transporting oil are different. It's different to be transporting seeds and grains, and it is different to be transporting different kinds of petroleum.

If this interswitching is making the convoys wait longer or be longer or be smaller in the number of cars, and we know that changes with the market, I don't understand how, after all these recommendations, the government backs something. There must be reasons that we don't understand for that to change. I remember these pilot projects in 2013 and 2017 because there were safety issues related to this pilot.

Senator Smith asked what the political reason is behind this and which provinces will be favoured and unfavoured. There are some bits of answers to my question.

I'm very much interested in the issue of allowing Americans to be more competitive than we are and the issue that relates to the material that is transported. Can you please elaborate on those two things?

**Mr. Brazeau:** I will first answer your question about rates. We believe that what is driving this desire on the part of some shippers to have this extended is to get a lower rate.

As I mentioned, we have an independent study that was done in November, December, which showed that Canada already has the lowest freight rates in the world. How low can it go? The grain rate is regulated in Canada. It's the MRE, maximum revenue entitlement. You can ship grain at the lowest rates anywhere in the world, including Russia and China. Grain shippers in Canada already have access to a regulated rate.

We have a unique position in Canada. Again, we have two strong Class 1s, and we have an ability to continue to reinvest in the Canadian network, drive more business to our Canadian ports and create more Canadian jobs.

What we saw in 2014 and 2017 was some of those jobs and carloads went south of the border. That's why we're wondering. We've already got the best rates. Our safety record, by the way, is the best one in North America. CPKC and CN are number one and number two in terms safety record amongst all railways in Canada and the U.S.

embaucher le CP ou le CN, puis sous-traiter la Montreal Main and Atlantic Railway, ou MMA, et apporter ensuite du pétrole américain à Irving. C'était extrêmement compliqué, et c'était très difficile à comprendre.

Quand je vous entends parler tous les deux, c'est comme si ce que vous transportiez n'avait pas d'importance. Vous ne faites que le transporter. Et ce n'est pas pareil. Le transport de la potasse et le transport du pétrole sont différents. C'est différent de transporter des semences et du grain, et c'est différent de transporter différents types de pétrole.

Si l'interconnexion fait en sorte que les convois attendent plus longtemps, qu'ils sont plus longs ou qu'ils comportent moins de wagons, et nous savons que cela change avec le marché, je ne comprends pas comment, après toutes ces recommandations, le gouvernement peut appuyer quelque chose... Il doit y avoir des raisons que nous ne comprenons pas pour que cela change. Je me souviens des projets pilotes en 2013 et 2017 car ils comportaient des problèmes de sécurité.

Le sénateur Smith a demandé quelle était la raison politique sous-jacente et quelles provinces seraient favorisées et défavorisées. Il y a quelques éléments de réponses à ma question.

Je suis très intéressée par la question de permettre aux Américains d'être plus compétitifs que nous et par la question liée aux marchandises qui sont transportées. Pouvez-vous s'il vous plaît nous en dire davantage sur ces deux éléments?

**M. Brazeau :** Je vais d'abord répondre à votre question sur les tarifs. Nous croyons que certains expéditeurs veulent avoir la prolongation pour obtenir un tarif inférieur.

Comme je l'ai mentionné, une étude indépendante, réalisée en novembre ou décembre, a montré que le Canada a déjà les tarifs marchandises les plus bas au monde. Jusqu'où peut-il descendre? Le tarif céréalier est réglementé au Canada. C'est le droit au revenu admissible maximal, ou RAM. Vous pouvez expédier du grain aux tarifs les plus bas partout dans le monde, y compris en Russie et en Chine. Les expéditeurs de grain au Canada ont déjà accès à un tarif réglementé.

Nous occupons une position unique au Canada. Encore une fois, nous avons deux catégories 1 solides et nous avons la capacité de continuer à réinvestir dans le réseau canadien, à attirer plus d'activité commerciale vers nos ports canadiens et à créer plus d'emplois au Canada.

En 2014 et 2017, nous avons constaté que certains de ces emplois et chargements sont allés au sud de la frontière. C'est pourquoi nous nous interrogeons. Nous avons déjà les meilleurs tarifs. Au fait, nous avons le meilleur bilan en matière de sécurité en Amérique du Nord. Le CPKC et le CN sont classés au premier et au deuxième rangs sur le plan de la sécurité parmi tous les chemins de fer au Canada et aux États-Unis.

Other than they just want a lower rate, we don't know how that compares or correlates to better service, because it doesn't. It's just a cheaper rate.

Did that answer your question, senator?

**Senator Galvez:** Not completely, but we are getting there.

**Senator Duncan:** I would just like to say at the outset that I echo Senator Galvez's comments about not being an expert, certainly, or fully familiar with this interswitching issue.

I'm also pointing out that there are no senators west of Canora on this panel except for myself. I'd like to particularly give an opportunity to Mr. Carey to address the questions of Senator Marshall. This measure proposes to affect the Prairie provinces only, on a temporary basis. Mr. Brazeau has presented this as an issue of cost and seeking a lower price. I'd like to have Mr. Carey respond to the issues that have been presented.

**Mr. Carey:** Thank you, senator.

I think a key thing to consider here is we've talked about having two strong Class 1 railways, which I agree with. We have a duopoly of Class 1 railways. However, for the majority of the country, we have a monopoly situation in which an individual shipper only has access to CPKC or CN, and that's it.

The distance for interswitching is 30 kilometres. If you look at the size and breadth of the Prairies, in particular, north to south, 30 kilometres doesn't get you very far in the Prairies, and 160 kilometres would capture 92% of all grain-handling facilities. Currently, if you're in parts of the country served only by CN, as a shipper and as the farmers that deliver to that elevator, it's not so much about the price. We hear it's about reliability: that the grain cars are there when they need to be and that the right amount of grain cars are there when they need to be. Because when those elevators get full, our farmers can't deliver their grain, and they can't get paid.

I think in practical reality, it's not so much the use of interswitching, which has been used in Canada since the 1900s, but long-haul interswitching has never been used once, because it's a quasi-judicial process that requires shippers to hire lawyers. It only lasts for a year, so long-haul interswitching will likely never be used, because it's a quasi-judicial process.

À part le fait qu'ils veulent simplement un tarif inférieur, nous ne savons pas comment cela se compare ou est lié à un meilleur service, car ce n'est pas le cas. C'est juste un tarif moins cher.

Est-ce que j'ai répondu à votre question, sénatrice?

**La sénatrice Galvez :** Pas complètement, mais nous y arrivons.

**La sénatrice Duncan :** Je voudrais juste dire d'emblée que je me fais l'écho des commentaires de la sénatrice Galvez sur le fait de ne pas être une experte, évidemment, ou de ne pas être parfaitement au courant de la question de l'interconnexion.

Je signale également qu'il n'y a pas de sénateurs à l'ouest de Canora dans le présent groupe, à part moi-même. J'aimerais particulièrement donner l'occasion à M. Carey de répondre aux questions de la sénatrice Marshall. Cette mesure toucherait les provinces des Prairies seulement, de façon temporaire. M. Brazeau l'a présentée comme une question de coût et la recherche d'un prix inférieur. J'aimerais que M. Carey réponde aux questions qui ont été présentées.

**M. Carey :** Merci, sénatrice.

Je pense qu'un élément clé à considérer ici est que nous avons parlé du fait d'avoir deux chemins de fer de catégorie 1 solides, et j'en conviens. Nous avons un duopole de chemins de fer de catégorie 1. Cependant, pour la majeure partie du pays, nous avons une situation de monopole dans laquelle un expéditeur individuel n'a accès qu'au CPKC ou au CN, et c'est tout.

La distance d'interconnexion est de 30 kilomètres. Si vous regardez la taille et l'étendue des Prairies, en particulier, du nord au sud, 30 kilomètres ne vous mèneront pas très loin dans les Prairies, et 160 kilomètres engloberaient 92 % des installations de manutention des grains. Actuellement, si vous êtes dans des régions du pays desservies uniquement par le CN, à vos yeux d'expéditeur et d'agriculteur qui livre à ce silo, ce n'est pas tant une question de prix. Nous entendons dire que c'est une question de fiabilité : que les wagons à grain soient là quand ils doivent l'être et que la bonne quantité de wagons à grain soient là quand ils doivent l'être. Parce que lorsque les silos sont pleins, nos agriculteurs ne peuvent pas livrer leur grain et ils ne peuvent pas être payés.

Je pense que, en réalité, ce n'est pas tant l'utilisation de l'interconnexion, qui est appliquée au Canada depuis les années 1900, que l'interconnexion de longue distance qui n'a jamais été utilisée une seule fois, car il s'agit d'un processus quasi judiciaire qui oblige les expéditeurs à embaucher des avocats. Les arrêtés d'interconnexion de longue distance ne sont en vigueur que pendant un an, donc cette interconnexion ne sera probablement jamais utilisée, car il s'agit d'un processus quasi judiciaire.

What we have, in practicality, is that there are grain shippers that are beholden to one railroad, and that's it. We have a massive country. We're not going to get another Class 1 railway at all. So interswitching is not, actually, so much about its use; it's that it's a negotiating tool. If I'm a shipper on a CN line only and need two deliveries a week from CN, and CN says, "We can only do one a week," interswitching would allow that shipper to then call CPKC and say, "I need two loads a week; what can you do?" CPKC could say, "We can meet that demand." Then the shipper can then go back to CN and say, "CPKC is willing to come get this load. Can you do two shipments a week?" Often the originating carrier will then say, "We can make it happen."

Essentially what we have here is the only tool available to move products in Canada and to incentivize any competition outside of a monopolistic market, so that's really why it's so important. In Canada, 30 kilometres, if you're a grain shipper for that individual place, there is nowhere else for it to go.

**Senator Duncan:** Thank you. I appreciate that comment.

This feels like an east-west debate to me, and it feels like the government is trying to institute a measure to help Prairie farmers in Alberta, Manitoba and Saskatchewan on a temporary basis, and let's see if we can make something work for the Prairies, as opposed to a one-size-fits-all approach; is that correct?

**Mr. Carey:** Yes. I will say that although, obviously, I represent farmers, the Coalition of Rail Shippers, which is supportive of my opening comments, represents auto, meat, livestock and fertilizer. All those organizations that wrote to Minister Alghabra are all supportive of this. But, yes, for agriculture, it's very important. That's how we move our product, and farmers only have access to the grain-handling facilities or processor that's within a reasonable truck drive from their farm. In practicality, this is just a tool to incentivize competition. It's not a panacea, and it's not going to fix anything, but currently massive parts of this country only have service from one, unless you're within 30 kilometres. So 160 kilometres or 500 kilometres would allow shippers and farmers more competition so that CN and CPKC would compete for their business as opposed to being beholden to one or the other.

**Senator Duncan:** Thank you.

**Senator Loffreda:** Thank you to our panellists for being here this morning.

En pratique, des expéditeurs de grain sont à la merci d'un chemin de fer, et c'est tout. Nous avons un pays immense. Nous n'allons pas du tout avoir un autre chemin de fer de catégorie 1. L'interconnexion n'est donc pas tant une question d'utilisation; c'est un outil de négociation. Si je suis un expéditeur sur une ligne du CN uniquement et que j'ai besoin de deux livraisons par semaine du CN, et que le CN dit : « Nous ne pouvons en faire qu'une par semaine », l'interconnexion permettrait à l'expéditeur d'appeler CPKC et de dire : « J'ai besoin de deux chargements par semaine, que pouvez-vous faire? » Le CPKC pourrait dire : « Nous pouvons répondre à cette demande. » Ensuite, l'expéditeur peut retourner au CN et dire : « CPKC est prêt à venir chercher ce chargement. Pouvez-vous faire deux expéditions par semaine? » Souvent, le transporteur d'origine dira alors : « Nous pouvons le faire. »

Essentiellement, nous avons ici le seul outil disponible pour transporter des produits au Canada et pour encourager toute concurrence en dehors d'un marché monopolistique, et c'est pourquoi c'est si important. Au Canada, à une distance de 30 kilomètres, si vous êtes un expéditeur de grain pour cet endroit particulier, il n'y a nulle part où aller.

**La sénatrice Duncan :** Merci. J'apprécie votre commentaire.

Cela ressemble à un débat est-ouest pour moi, et j'ai l'impression que le gouvernement essaie d'instaurer une mesure pour aider temporairement les agriculteurs des Prairies de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan : voyons s'il est possible de prévoir quelque chose de ciblé pour les Prairies, par opposition à une approche universelle. C'est bien cela?

**M. Carey :** Oui. Je dirai que même si, évidemment, je représente les agriculteurs, la Coalition des expéditeurs par rail, qui appuie ma déclaration liminaire, représente les secteurs de l'automobile, de la viande, du bétail et des engrais. Toutes les organisations qui ont écrit au ministre Alghabra sont favorables à la proposition. Mais, oui, pour l'agriculture, c'est très important. C'est ainsi que nous transportons notre produit, et les agriculteurs n'ont accès qu'aux installations de manutention des grains ou au transformateur qui se trouvent à une distance raisonnable en camion de leur ferme. En pratique, ce n'est qu'un outil pour encourager la concurrence. Ce n'est pas une panacée, et cela ne résoudra rien, mais actuellement, de grandes parties du pays ne sont desservies que par une seule société ferroviaire, à moins que vous ne soyez à l'intérieur d'un rayon de 30 kilomètres. Ainsi, 160 ou 500 kilomètres permettraient aux expéditeurs et aux agriculteurs d'avoir plus de concurrence — le CN et le CPKC se faisant concurrence pour leurs affaires — au lieu d'être à la merci de l'un ou de l'autre.

**La sénatrice Duncan :** Merci.

**Le sénateur Loffreda :** Merci à nos témoins d'être ici ce matin.

My question is for the National Airlines Council of Canada and Mr. Morrison. Thank you for being here. You did mention that regulations should prioritize safety and not hold financial consequences on air safety consideration decisions. Can you elaborate why you feel through Bill C-47 that air safety is imperiled, and if so, to what extent?

**Mr. Morrison:** Thank you, senator, for the question.

What Bill C-47 will do is essentially establish a list of exceptional circumstances in which airlines will not be liable for direct compensation to passengers, which, of course, is over and above refund and duty of care. We don't know yet what those exceptional circumstances will contain. That list, that identification of those exceptional circumstances, will be developed through the regulatory process that would follow passage of the bill and be led by the Canadian Transportation Agency, or CTA.

What we have flagged as our key message is that via that regulatory process and the definition of "exceptional circumstances," safety has to be the top priority, because in no way, shape or form should airlines be somehow liable or penalized for not only doing the right thing but — as I said — the legal thing in many circumstances.

We don't know yet what that list will be, but one of our recommendations, as I mentioned in our opening statement, was that if we can provide within the legislation a guiding principle for the CTA to develop a list that has safety as the primary focus, then we'll work with the CTA to develop that list, at least with that guiding principle first and foremost.

**Senator Loffreda:** Would airlines actually forego safety because of possible fines and penalties due to delays? Would they not attempt to transfer these costs to future fares rather than imperil safety or endanger safety for their customers?

**Mr. Morrison:** Thank you for the question.

Will airlines ever forego safety? The answer is absolutely not. Safety is priority number one, two and three for airlines. That will never be compromised by a pilot, by an airline or by anyone in the ecosystem.

However, if we define a list of exceptional circumstances that will somehow put safety-related considerations outside of that exemptions list, then what we are doing, essentially, is

Ma question s'adresse au Conseil national des lignes aériennes du Canada et à M. Morrison. Merci d'être ici. Vous avez mentionné que la réglementation devrait accorder la priorité à la sécurité et non pas avoir des conséquences financières pour les décisions prises en matière de sécurité aérienne. Pouvez-vous expliquer pourquoi vous estimez, dans le cadre du projet de loi C-47, que la sécurité aérienne est en péril et, si oui, dans quelle mesure?

**M. Morrison :** Merci, sénateur, de cette question.

Le projet de loi C-47 établit essentiellement une liste des circonstances exceptionnelles dans lesquelles les compagnies aériennes ne seront pas tenues d'indemniser directement les passagers, ce qui, bien entendu, va au-delà du remboursement et de l'obligation de diligence. Nous ne savons pas encore ce que seront ces circonstances exceptionnelles. Cette liste, cette identification des circonstances exceptionnelles, sera élaborée dans le cadre du processus réglementaire qui suivra l'adoption du projet de loi et qui sera mené par l'Office des transports du Canada, l'OTC.

Le message clé que nous avons souligné est que, dans le cadre du processus réglementaire et de la définition des « circonstances exceptionnelles », la sécurité doit être la priorité absolue, car les compagnies aériennes ne devraient pas être tenues responsables ou pénalisées pour avoir non seulement fait ce qu'il fallait, mais — comme je l'ai dit — ce qu'il fallait faire pour respecter la loi dans de nombreuses circonstances.

Nous ne savons pas encore quelle sera cette liste, mais l'une de nos recommandations était que, comme je l'ai mentionné dans notre déclaration liminaire, si nous pouvons inscrire dans la loi un principe directeur pour que l'OTC élabore une liste dont l'objectif principal est la sécurité, alors nous travaillerons avec l'OTC pour élaborer cette liste, du moins pour que ce principe directeur soit respecté d'abord et avant tout.

**Le sénateur Loffreda :** Les compagnies aériennes renonceraient-elles à la sécurité en raison des amendes et pénalités éventuelles dues aux retards? N'essaieraient-elles pas de transférer ces coûts sur des tarifs futurs plutôt que de mettre en péril la sécurité ou de compromettre la sécurité de leurs clients?

**M. Morrison :** Merci de cette question.

Les compagnies aériennes renonceront-elles un jour à la sécurité? La réponse est un non catégorique. La sécurité est la priorité numéro un, deux et trois des compagnies aériennes. Elle ne sera jamais compromise par un pilote, par une compagnie aérienne ou par quiconque dans l'écosystème.

Cependant, si nous définissons une liste des circonstances exceptionnelles qui, d'une manière ou d'une autre, mettraient les enjeux liés à la sécurité de côté, alors essentiellement, nous

penalizing airlines financially for doing those actions or for taking those decisions that do put safety at its core.

Will it have an impact on cost for the passenger? Most likely. That's hard to say with a definitive statement in terms of that element of the bill without first knowing what that list will be like via the regulations.

**Senator Loffreda:** Have you attempted to define what these policies would be or what a list of these exceptions would be? And would the airlines not just go to these exceptions as an escape mechanism, and, therefore, the amendment or the policy would be obsolete? Wouldn't that be the case?

**Mr. Morrison:** To your first question, have we looked at developing a list? We're currently doing that work right now.

In the European Union, oftentimes the EU261 regulation has been defined as the gold standard, which Canada is emulating. We can have a separate debate on that as I would argue it's very much not the gold standard. They have tried for roughly 20 years to define that list, and because of politics associated with the EU, they have not been able to do that. It's why the courts have had to do it for them. We have something like 50 plus — I believe it is up to 60 — court rulings defining what that exemptions list looks like. We don't want that situation in Canada. We want a list that is clear, accurate and, again, puts safety at the top of the priority list.

Would airlines use such a list to somehow escape their responsibilities? Absolutely not. As I mentioned earlier, safety will never be compromised by an airline. It is part and parcel of what the airlines do on a daily basis. It will never be negotiated. But it becomes a question of equity and fairness to the airline, such that should they be held financially liable for taking those actions that are first and foremost in the interests of safety, again, many of which are prescribed by regulation? That will never be compromised, but should they be held financially liable? That's the debate, and I would argue, of course, not.

**Senator Loffreda:** Maybe the government hasn't put together such a list of exceptions, because, as you have said, the EU hasn't succeeded in doing so. You haven't succeeded in doing so. What is the next step?

**Mr. Morrison:** As I mentioned, we are currently working on that list; in fact, we are doing that, frankly, this week. We are using what has been proposed by several stakeholders in the European Union as a defined list. That's our starting point. We want to look at whether that list would be applicable to a Canadian context, and that's the work that we're currently

pénalisons financièrement les compagnies aériennes pour les actes ou les décisions qui mettent la sécurité au centre de leurs préoccupations.

Cela aura-t-il des répercussions sur le coût pour le passager? Très probablement. Il est difficile de se prononcer avec certitude sur cet élément du projet de loi sans savoir d'abord à quoi ressemblera cette liste dans le cadre du règlement.

**Le sénateur Loffreda :** Avez-vous tenté de définir ces politiques ou d'établir une liste de ces exceptions? Et les compagnies aériennes ne se contenteraient-elles pas d'utiliser ces exceptions comme échappatoire, de sorte que, l'amendement ou la politique serait obsolète? Ne serait-ce pas le cas?

**M. Morrison :** Pour répondre à votre première question, avons-nous envisagé de dresser une liste? C'est ce que nous sommes en train de faire.

Dans l'Union européenne, le règlement EU261 a souvent été défini comme l'étalon de référence, et le Canada est en train de l'imiter. Nous pouvons avoir un autre débat à ce sujet, car je dirais que ce n'est pas du tout l'étalon de référence. Cela fait environ 20 ans que l'on essaie de définir cette liste et, en raison de toute la politique qui entoure l'Union européenne, on n'y est pas parvenu. C'est pourquoi les tribunaux ont dû le faire pour elle. Nous disposons de plus d'une cinquantaine — je crois qu'il s'agit même d'une soixantaine — de décisions judiciaires définissant ce que doit être cette liste d'exemptions. Nous ne voulons pas d'une telle situation au Canada. Nous voulons une liste claire, précise et, encore une fois, une liste qui place la sécurité au premier plan.

Les compagnies aériennes utiliseraient-elles ce genre de liste pour se soustraire à leurs responsabilités? Absolument pas. Comme je l'ai déjà dit, la sécurité ne sera jamais compromise par une compagnie aérienne. Elle fait partie intégrante du travail quotidien des compagnies aériennes. Elle ne fera jamais l'objet de négociations. Cependant, il s'agit d'une question d'équité et de justice pour la compagnie aérienne : doit-elle être tenue responsable financièrement des actes qui sont avant tout dans l'intérêt de la sécurité, dont beaucoup sont prescrits par les règlements? Cela ne sera jamais compromis, mais doivent-elles être tenues financièrement responsables? C'est le débat, et je répondrais évidemment non.

**Le sénateur Loffreda :** Peut-être que le gouvernement n'a pas dressé une telle liste d'exceptions, parce que, comme vous l'avez dit, l'Union européenne n'a pas réussi à le faire. Vous n'y êtes pas parvenus. Quelle est la prochaine étape?

**M. Morrison :** Comme je l'ai mentionné, nous travaillons actuellement sur cette liste. En fait, en toute honnêteté, nous sommes en train de le faire cette semaine. Nous utilisons ce qui a été proposé par plusieurs intervenants dans l'Union européenne comme liste définie. C'est notre point de départ. Nous voulons établir si cette liste serait applicable au contexte canadien, et

undertaking. We will, by the way, share with you that list in the coming days, at least what's being proposed by the Europeans. When that regulatory process begins by the CTA, I would imagine that that's where that debate will happen.

Again, if this committee, via your work and your recommendations to the government, can insert that principle that safety needs to be the first and foremost preoccupation in the development of that list, I think that would send a powerful and strong message that this committee and that the government as a whole recognizes that importance.

**Senator Loffreda:** Thank you very much, Mr. Morrison.

[*Translation*]

**Senator Dagenais:** My first questions will be for Mr. Morrison.

I'm going to talk to you about passenger rights. Can you give us an overview of the rules on passenger rights that have been in place since 2021 for airlines operating in European Union countries, among others? Why shouldn't these same rules apply to air travellers in Canada?

[*English*]

**Mr. Morrison:** Thank you for the question.

We've looked very carefully at the European EU261 regulations, which, as I say, have been defined as the gold standard. I will say, and perhaps this is not answering your question directly, but with all due respect to any lawyers in the room, the only group that seems to like the EU261 regulations in Europe are the lawyers. That is because a large segment of the regulations under EU261 is not defined within the legislation itself passed by the European Union. They're found via court rulings. Not only are the courts having to define what exists as exemptions, but there is a whole cottage industry in the European Union of lawyers taking individual airlines to court in order to get compensation on the part of passengers because the regulations are not well defined, lawyers, who, by the way, take a certain percentage of a cut of any settlement reached.

That is not the type of system we want in Canada, one defined by litigation. We want a clear, well-understood set of regulations that puts safety at the heart of what we do. I would argue that although there are lessons to be learned from EU261, the fact that it is a highly litigious system is not what we're looking for in Canada. I fly many times, I'm sure you all fly many times, and I am certain I have never spoken to a single passenger who says,

c'est le travail que nous entreprenons actuellement. Nous vous communiquerons d'ailleurs cette liste dans les prochains jours, du moins celle proposée par les Européens. Lorsque le processus réglementaire sera lancé par l'OTC, j'imagine que c'est à ce moment-là que le débat se déroulera.

Encore une fois, si votre comité, dans le cadre de son travail et des recommandations présentées au gouvernement, peut insérer le principe selon lequel la sécurité doit être la première et principale préoccupation dans l'élaboration de cette liste, je pense que cela enverrait un message fort selon lequel le comité et le gouvernement dans son ensemble reconnaissent son importance.

**Le sénateur Loffreda :** Merci beaucoup, monsieur Morrison.

[*Français*]

**Le sénateur Dagenais :** Mes premières questions s'adressent à M. Morrison.

Je vais vous parler des droits des passagers. Pouvez-vous nous brosser un portrait des règles sur les droits des passagers qui existent depuis 2021 pour les compagnies aériennes exerçant leurs activités, entre autres, dans les pays de l'Union européenne? Pourquoi ces mêmes règles ne pourraient-elles pas s'appliquer aux usagers du transport aérien au Canada?

[*Traduction*]

**M. Morrison :** Merci de la question.

Nous avons examiné très attentivement le règlement EU261 qui, comme je l'ai dit, a été défini comme l'étalon de référence. Je dirai, et ce n'est peut-être pas une réponse directe à votre question, mais avec tout le respect que je dois aux avocats présents dans la salle, que le seul groupe qui semble aimer le règlement EU261 en Europe, ce sont les avocats. Cela s'explique par le fait qu'une grande partie du règlement EU261 n'est pas définie dans la législation elle-même adoptée par l'Union européenne. Il est défini par les décisions judiciaires. Non seulement les tribunaux doivent définir ce qui existe comme exemptions, mais il y a toute une cohorte d'avocats dans l'Union européenne qui poursuivent des compagnies aériennes en justice afin d'obtenir une indemnisation pour les passagers parce que les règlements ne sont pas bien définis; ce sont des avocats qui, soit dit en passant, obtiennent un certain pourcentage ou une part de toute entente conclue.

Ce n'est pas le type de système que nous voulons au Canada, un système défini par les litiges. Nous voulons un ensemble de règlements clairs et bien compris qui mettent la sécurité au cœur de nos activités. Je dirai que même s'il y a des leçons à tirer du règlement EU261, le fait qu'il s'agisse d'un système très propice aux litiges n'est pas ce que nous recherchons au Canada. Je prends souvent l'avion, je suis sûr que vous prenez tous souvent

“Gee, I hope I can take an airline to court for any delay.” It’s not the system we would ask for in Canada.

[*Translation*]

**Senator Dagenais:** I would now like to turn to the link with the new airport security fees that the legislation will impose on your organization and, consequently, on passengers.

Could you tell us more about this? Where should the extra 30% go if we’re to talk about improving passenger services? There’s a lot of talk about the 30% going to the Canadian Air Transport Security Authority, or CATSA. I imagine that CATSA won’t be given the full 30%. I think it will be used for something else.

[*English*]

**Mr. Morrison:** Thank you for the question.

With respect to the Air Travellers Security Charge, the 30% increase is a direct carry-over to the passenger. In other words, that charge gets automatically added to the ticket price. In fact, when you pay for an airline ticket, you can see that carve out and see what that fare is. Airlines don’t have a say in that. It’s an automatic passage of the increase.

With respect to the APPR, within the regulations in the legislation, there is a proposal to essentially add a levy for airlines any time a passenger chooses to go to the Canadian Transportation Agency with a complaint. We don’t yet know what that would look like, whether airlines would still have to pay that levy even if the airline was found not to be at fault if the claim to the CTA were filed, but presumably, whatever size of the levy, that will be another burden that will fall to the airlines.

Of course, with the additional responsibilities under the APPR in this legislation, expanding the compensation requirements and the potential for fines and penalties, those are all additional input costs that airlines will face. As I said, this is all on top of additional fees that airlines have to pay for navigation services, airport services and so forth. This is all over and above certain other things such as labour, switching to sustainable fuels, et cetera. I frankly don’t know of any sector or business on the planet in which you can continually increase the input costs and not have an impact on the fare that the customer will pay. That’s the situation Canada is in right now.

l’avion, et je suis certain que je n’ai jamais parlé à un seul passager qui a dit : « J’espère que je pourrai poursuivre une compagnie aérienne en justice pour n’importe quel retard. » Ce n’est pas le système que nous voulons au Canada.

[*Français*]

**Le sénateur Dagenais :** J’aimerais maintenant vous parler du lien avec les nouveaux frais en matière de sécurité aéroportuaire que la loi imposera à votre organisation et, par conséquent, aux passagers.

J’aimerais que vous nous en disiez plus à ce sujet. Où devrait aller le 30 % d’argent supplémentaire pour qu’on puisse parler d’une amélioration des services aux passagers? On parle beaucoup du 30 % qui va à l’Administration canadienne de la sûreté du transport aérien (ACSTA). J’imagine qu’on ne donnera pas tout le 30 % à l’ACSTA. Je pense que cela servira à autre chose.

[*Traduction*]

**M. Morrison :** Merci de cette question.

En ce qui concerne le droit pour la sécurité des passagers du transport aérien, l’augmentation de 30 % est directement appliquée au billet du passager. En d’autres termes, ce droit est automatiquement ajouté au prix du billet. En fait, lorsque vous payez un billet d’avion, vous pouvez voir ce montant et le prix du billet. Les compagnies aériennes n’ont pas leur mot à dire. L’augmentation est automatique.

En ce qui concerne le Règlement sur la protection des passagers aériens, dans le règlement d’application de la loi, il est proposé d’ajouter une taxe pour les compagnies aériennes chaque fois qu’un passager choisit de déposer une plainte auprès de l’OTC. Nous ne savons pas encore à quoi cela ressemblerait ni si les compagnies aériennes devraient toujours payer cette taxe même si la compagnie aérienne n’est pas jugée fautive en cas de dépôt d’une plainte auprès de l’OTC, mais il est probable que, quel que soit le montant de la taxe, il s’agira d’une charge supplémentaire que les compagnies aériennes devront assumer.

Bien entendu, étant donné les responsabilités supplémentaires établies par le Règlement sur la protection des passagers aériens dans le projet de loi, l’extension d’une exigence en matière d’indemnisation et le risque d’amendes et de pénalités sont des coûts d’intrants supplémentaires que les compagnies aériennes devront assumer. Comme je l’ai dit, tout cela s’ajoute aux frais supplémentaires que les compagnies aériennes doivent payer pour les services de navigation, les services aéroportuaires, etc. Tout cela s’ajoute à d’autres éléments tels que la main-d’œuvre, la transition vers les carburants durables, etc. Je ne connais franchement aucun secteur ou entreprise sur la planète où l’on peut augmenter continuellement les coûts des intrants sans que cela entraîne des répercussions sur le prix que paiera le client. C’est la situation dans laquelle se trouve actuellement le Canada.

[Translation]

**Senator Dagenais:** I have one last question for you, Mr. Morrison.

You've suggested some changes to the budget provisions. Which change do you think is the most important? Why should the government approve this amendment?

[English]

**Mr. Morrison:** Thank you for the question.

With respect to the APPR elements of the bill, adding in a principle that safety would need to define the regulatory environment, or the regulatory list in particular, that will come out of this bill would be one of the most important. If we can enshrine that principle of safety within the APPR regulations, then the airlines would be comfortable with that because one of the disadvantages of the EU system is a lack of clarity regarding what the exceptional circumstances are. If we can build a clear set of exceptional circumstances with safety as their principal, I think that would go a long way.

There are many other things the government could do to strengthen air travel in Canada, which would probably take more time than we have to discuss. Airport infrastructure, incentives for sustainable aviation fuel — which we are nowhere on the map right now — reviewing the entire user-pay system and the charges and fees that third parties charge airlines — there is a lot we could do. Unfortunately, this bill doesn't do those things, and that's where we hope the government will go moving forward.

[Translation]

**Senator Dagenais:** Thank you, Mr. Morrison.

[English]

**Senator Pate:** Thank you to all the witnesses.

My questions are for the National Airlines Council of Canada. You mentioned you would send some of the information you're looking at this week. The recommendations you would make, which you just alluded to, could you send those along? I think that would be incredibly useful as well.

I wanted to ask three questions. You've already alluded to the ability to operate in many parts of the country during the pandemic — in the world, but particularly in the country. Many remote communities have not come back up to the delivery or

[Français]

**Le sénateur Dagenais :** J'ai une dernière question pour vous, monsieur Morrison.

Vous nous avez suggéré des amendements aux dispositions du budget. Quel est le plus important amendement, selon vous? Pourquoi le gouvernement devrait-il approuver cet amendement?

[Traduction]

**M. Morrison :** Merci de la question.

En ce qui concerne les éléments du projet de loi relatifs au Règlement sur la protection des passagers aériens, l'ajout d'un principe selon lequel la sécurité devrait définir l'environnement réglementaire, ou la liste de règlements en particulier qui résultera de ce projet de loi, serait l'un des plus importants. Si nous parvenons à inscrire ce principe de sécurité dans le Règlement sur la protection des passagers aériens, les compagnies aériennes s'en accommoderont, car l'un des inconvénients du système européen est le manque de clarté quant aux circonstances exceptionnelles. Si nous pouvons établir un ensemble clair de circonstances exceptionnelles avec la sécurité comme élément principal, je pense que nous ferons un grand pas en avant.

Le gouvernement pourrait faire bien d'autres choses pour renforcer le transport aérien au Canada, ce qui prendrait probablement plus de temps que nous en avons pour en discuter. Les infrastructures aéroportuaires, les incitations à l'utilisation de carburant durable pour l'aviation — rien de cela n'est sur la table actuellement —, la révision de l'ensemble du système de financement par l'utilisateur et des frais que les tiers imposent aux compagnies aériennes; il y a beaucoup de choses que nous pourrions faire. Malheureusement, ce projet de loi ne va pas dans ce sens, et c'est là que nous espérons que le gouvernement progressera.

[Français]

**Le sénateur Dagenais :** Merci, monsieur Morrison.

[Traduction]

**La sénatrice Pate :** Merci à tous les témoins.

Mes questions s'adressent au Conseil national des lignes aériennes du Canada. Vous avez dit que vous enverriez certaines des informations que vous examinez cette semaine. Pourriez-vous nous faire parvenir les recommandations que vous feriez, celles auxquelles vous venez de faire allusion? Je pense que ce serait également très utile.

Je voulais poser trois questions. Vous avez déjà fait allusion à la capacité d'exercer vos activités dans de nombreuses régions du pays pendant la pandémie, dans le monde, mais surtout dans le pays. De nombreuses communautés n'ont pas retrouvé l'accès

the travel opportunities that existed pre-pandemic. What are the plans there? How will that impact these issues?

My second question is, in terms of the potential solutions, how do we create more affordable aviation beyond what we have right now and any recommendations you have there?

My third question relates to the complaint mechanism. Your comment around litigation was interesting. I would be interested in what kinds of issues are being litigated in Europe. It sounds like you have a fair bit of knowledge about that. I thought there was potentially a missed opportunity in Canada. If only 3% of complaints are going to litigation or quasi-judicial bodies for resolution, some explanation of how those other complaints are being dealt with would be useful, or some disaggregated data showing that people are provided with compensation or a ticket in lieu. Obviously, they are being resolved in some way. We hear about some in the media, mostly if people are not happy, but could you talk a bit about that? It strikes me that it's a missed opportunity for airlines to share how they are resolving issues in a way that satisfies customers.

**Mr. Morrison:** Thank you, senator, for those questions.

With respect to the remote communities, there is absolutely no question. That is a priority for many Canadian airlines. You will have seen airlines individually announcing new routes to some smaller destinations. We hope that will continue. I will say, again going back to the principle of cost and the user-pay system, in Canada we face certain competitive disadvantages with respect to remote communities.

One quick example is that a couple of weeks ago we had our American counterparts in Ottawa, and we met with Minister Alghabra and other officials. One of the striking data points they rose is that because of the lack of Canadian competitiveness vis-à-vis the United States, there has been about a 30% reduction in the number of American airlines flying to non-hub Canadian airports because it is, frankly, not as cost competitive as it is to fly to the U.S. For example, if an American airline is looking to go to Regina or Boise, Idaho, more and more they are choosing Boise because it is more cost-competitive to do so.

We are seeing challenges with respect to flying to remote areas, but it is absolutely something we want to address, which is a segue to your second point about making travel more

aux livraisons ou aux voyages qui existait avant la pandémie. Quels sont les projets à ce sujet? Quelles seront les répercussions sur ces questions?

Ma deuxième question est la suivante : en ce qui concerne les solutions possibles, comment pouvons-nous créer une aviation plus abordable que celle que nous avons actuellement, et quelles sont vos recommandations à ce sujet?

Ma troisième question porte sur le processus de plainte. Votre commentaire sur les litiges est intéressant. J'aimerais savoir quels types de problèmes font l'objet de litiges en Europe. Il semble que vous ayez une bonne connaissance de la question. J'ai pensé qu'il y avait potentiellement une occasion manquée au Canada. Si seulement 3 % des plaintes font l'objet d'une procédure judiciaire ou se rendent à un organisme quasi judiciaire, il serait utile d'expliquer comment les autres plaintes sont traitées, ou de disposer de données désagrégées montrant que les personnes reçoivent une indemnisation ou un billet d'avion. Il est évident que ces plaintes sont résolues d'une manière ou d'une autre. Nous en entendons parler dans les médias, surtout si les gens ne sont pas satisfaits, mais pourriez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet? Il me semble que c'est une occasion manquée pour les compagnies aériennes de montrer comment elles résolvent les problèmes d'une manière qui satisfait entièrement les clients.

**M. Morrison :** Merci de vos questions, madame la sénatrice.

Par rapport aux collectivités éloignées, cela ne fait absolument aucun doute. C'est une priorité pour un grand nombre de compagnies aériennes du Canada. Vous avez sans doute vu certaines compagnies aériennes annoncer chacune de leur côté de nouveaux itinéraires vers des destinations plus petites, et nous espérons que cela va continuer. Je dirais, pour revenir encore une fois au principe du coût et du système de financement par l'utilisateur, que nous sommes en situation de désavantage concurrentiel, au Canada, en ce qui concerne les collectivités éloignées.

Pour vous donner rapidement un exemple, il y a deux ou trois semaines, nous avons reçu nos homologues américains à Ottawa et nous avons eu une réunion avec le ministre Alghabra et d'autres fonctionnaires. Un point de données surprenant qu'ils ont mentionné est que la faible compétitivité du Canada en comparaison des États-Unis a entraîné une réduction d'environ 30 % du nombre de compagnies aériennes américaines offrant des vols vers ses aéroports canadiens qui ne sont pas des aéroports pivots, tout bonnement parce que le coût des vols pour les États-Unis est plus compétitif. Par exemple, si une compagnie aérienne américaine veut offrir un vol vers Regina ou vers Boise, en Idaho, elle choisira de plus en plus souvent Boise, parce que le coût est plus compétitif.

Nous voyons bien que les vols vers les régions éloignées posent problème, mais c'est quelque chose que nous voulons absolument régler, et j'en profite pour faire le pont avec votre

affordable. One recommendation we have for the government is a thorough review of all of the third-party fees and charges that Canadian airlines must pay and which ultimately get passed on to the passenger, to look at ways to make our system more competitive and affordable for the traveller. In Bill C-47, with the APPR changes, with the security fee, the costs will go up, and that's really counter to what passengers want. I think we need to have that somewhat thorough review.

On your last point about litigation, the European courts have really litigated on just about everything with respect to the passenger rights regime. Two weeks ago, I believe it was a court in Portugal that issued a ruling with respect to a pilot who had died two hours before his flight was to take off and whether that would be considered an exceptional circumstance. The court had to rule on that, and there was a litigation procedure on that. It's a system that really relies heavily on the courts and litigation, which is something we don't want.

In Canada, when a passenger has an issue, a delay or disruption in a flight, the first thing they have to do is file a claim with the airline directly. The vast majority of those claims are settled amicably and within 30 days. There is a requirement that the airline has 30 days to resolve that complaint. It is only if the passenger doesn't agree with that airline assessment that they go to the CTA. We know there has been a lot of talk about the backlog of complaints at the CTA. One thing I want to make clear is something that the president of the CTA told your House colleagues back in January, which was that just because a passenger chooses to file a claim to the CTA, that does not mean that the airline is at fault. It is that the passenger disagrees that with the assessment that the airline had.

My time is up. I would be happy to chat more about that, but we will send that information that I mentioned. Thank you.

**Senator Pate:** If there is any information about complaint processes and results, that would be useful.

**The Chair:** We will move to the second round.

**Senator Marshall:** I will pick up where Senator Pate left off. Mr. Morrison, the new complaints process that's outlined in the bill looks to be more complicated than the process in place now, but it also looks like it will cost more. Who bears that cost? Does the airline financially support the transportation agency? I'm wondering, is this going to be an increased cost to the airlines?

deuxième point sur la façon de rendre le transport plus abordable. L'une de nos recommandations au gouvernement est d'entreprendre un examen exhaustif de tous les frais des tierces parties et des frais que les compagnies aériennes canadiennes doivent payer et qui, au bout du compte, sont refilés au passager, en cherchant des façons de rendre notre système plus compétitif et plus abordable pour le voyageur. Dans le projet de loi C-47, les modifications au RPPA et les frais de sécurité vont entraîner une augmentation des coûts, ce qui va vraiment à l'encontre de ce que veulent les passagers. Je pense que nous avons besoin de cet examen plus ou moins exhaustif.

Quant à votre dernier point sur les litiges, les cours européennes se sont penchées sur à peu près tout ce qui concerne le régime de droits des passagers. Il y a deux semaines, je pense qu'une cour du Portugal a rendu un jugement relatif au cas d'un pilote qui était décédé deux heures avant le départ prévu de son vol sur la question de savoir si cela pouvait être considéré comme une circonstance exceptionnelle. La Cour a dû trancher la question, et la procédure de litige a été suivie. Le système s'appuie réellement beaucoup sur les cours et les litiges, et ce n'est pas quelque chose que nous voulons.

Au Canada, quand un passager a un problème, disons que son vol est retardé ou annulé, la première chose qu'il doit faire, c'est présenter une demande d'indemnisation directement à la compagnie aérienne. La très grande majorité de ces demandes sont réglées à l'amiable dans les 30 jours. Il y a une exigence qui oblige la compagnie aérienne à régler la plainte dans les 30 jours. C'est seulement si le passager n'est pas d'accord avec l'évaluation de la compagnie aérienne qu'il va s'adresser à l'OTC. Nous savons qu'il a beaucoup été question de l'arriéré des plaintes à l'OTC. J'aimerais qu'une chose soit claire, et la présidente de l'OTC l'a dit à votre Chambre en janvier : ce n'est pas parce qu'un passager décide de présenter une demande d'indemnisation à l'OTC que la compagnie aérienne est dans le tort. Cela veut dire que le passager n'est pas d'accord avec le résultat de l'évaluation faite par la compagnie aérienne.

Mon temps est écoulé. J'aimerais beaucoup en discuter davantage, mais nous vous enverrons l'information que j'ai mentionnée. Merci.

**La sénatrice Pate :** Si vous avez de l'information, peu importe laquelle, sur les processus de plaintes et sur les résultats, cela nous serait utile.

**Le président :** Commençons le deuxième tour.

**La sénatrice Marshall :** Je vais reprendre là où la sénatrice Pate s'est arrêtée. Monsieur Morrison, le nouveau processus de plaintes décrit dans le projet de loi a l'air plus compliqué que le processus actuel, et on dirait aussi qu'il sera plus coûteux. Qui devra assumer les coûts? Est-ce que la compagnie aérienne doit soutenir financièrement l'office des transports? Je m'interroge, est-ce que cela va être un coût supplémentaire pour les compagnies aériennes?

**Mr. Morrison:** Thank you for the question.

The answer is yes. Any additional compensation requirements that will be needed to be paid out as a result of this bill will be paid by the airline. Again, one of the components of this legislation is that there would be a new levy introduced. This is brand new. That would be a new cost to the airline.

Another quick point: There is nothing in the system that currently allows airlines to recoup any costs from any of the other air travel entities if they are found to be at fault. For example, let's hypothetically say NAV CANADA has a staffing shortage and flights are delayed or disrupted. The airline will have to pay for that, not NAV CANADA. Ultimately, it's the airline.

**Senator Marshall:** I'm interested in the levy, because the agency now has to have complaint resolution officers, and there is a whole convoluted process to go through. How is that levy going to be determined? Do you know what the magnitude of the cost is going to be? My second question is, will the airlines put in an additional cost to the traveller on top of the additional cost that will be incurred by the agency? Is it a double whammy?

**Mr. Morrison:** To your first question on the magnitude of that levy, we do not know. That will be defined via the regulatory process that will follow the legislation. We also don't know frankly if, as I had mentioned, the airlines would still be responsible for paying that levy even if the airline is not at fault whatsoever. Again, the passenger may have a different interpretation of the airline assessment. It would still be their choice to go, so the airline would be on the hook regardless, but again we don't know that process.

**Senator Marshall:** The chair is going to stop me in a minute, but I wanted to ask Mr. Carey to clarify something. You were talking about the monopoly now by the railways in certain areas. With the interswitching now, will it add time to transporting the product? To confirm, the customer does not pay the extra cost? It's the railway company?

**Mr. Carey:** I will ask my colleague Steve to weigh in on the details of that question.

**Mr. Pratte:** Under the proposal, the Canadian Transportation Agency is going to develop the rate for the 30 to 160, which by law has to cover variable costs of the railways. It has to be compensatory. It's not a market cost, but it's a compensatory cost as per their parameters. The customer is still paying the market rate for the remainder of the services. For instance, with respect to moving our products down to the States, that falls outside the Maximum Revenue Entitlement program. Those are

**M. Morrison :** Merci de la question.

La réponse est oui. Toutes les indemnités supplémentaires qui seront exigées en vertu de ce projet vont devoir être payées par les compagnies aériennes. Encore une fois, l'une des composantes de ce projet de loi est qu'il va y avoir une nouvelle taxe. C'est tout nouveau, et ce sera un nouveau coût pour la compagnie aérienne.

Rapidement : il n'y a rien dans le système actuel qui permet aux compagnies aériennes de récupérer les coûts auprès de n'importe quelle autre entité de transport aérien qui serait dans le tort. Par exemple, imaginons que NAV CANADA est en pénurie de personnel et que des vols sont retardés ou annulés. C'est la compagnie aérienne qui doit payer, pas NAV CANADA. Au bout du compte, c'est le fardeau de la compagnie aérienne.

**La sénatrice Marshall :** Je m'intéresse à la taxe, parce que cela veut dire que l'office doit maintenant avoir des agents de règlement des plaintes, et qu'il faudra suivre tout un processus alambiqué. Comment va-t-on déterminer le montant de la taxe? Savez-vous de quel ordre sera le coût? Ma deuxième question est : est-ce que les compagnies aériennes vont refiler un coût supplémentaire aux voyageurs en plus du coût supplémentaire assumé par l'office? Est-ce que le coût va être double?

**M. Morrison :** Pour répondre à votre première question sur le montant de la taxe, nous ne le savons pas. Cela va être établi conformément au processus réglementaire, après l'adoption du projet de loi. Franchement, nous ne savons pas non plus si, comme je l'ai dit, les compagnies aériennes auront la responsabilité de payer la taxe, même si elles n'ont rien à se reprocher. Encore une fois, peut-être que le passager a une autre interprétation de l'évaluation faite par la compagnie aérienne. Le choix lui appartient tout de même, alors la compagnie aérienne a une responsabilité, quoi qu'il arrive, mais comme je l'ai dit, nous ne savons pas grand-chose du processus.

**La sénatrice Marshall :** Le président va m'interrompre dans une minute, mais je voulais demander à M. Carey de clarifier quelque chose. Vous disiez que les chemins de fer ont un monopole désormais dans certaines régions. À présent, avec les interconnexions, est-ce que cela va allonger le temps de transport des produits? J'aimerais confirmer que ce n'est pas le client qui paie les coûts supplémentaires et que c'est bien le chemin de fer.

**M. Carey :** Je vais demander à mon collègue, M. Pratte, de donner des détails pour répondre à votre question.

**M. Pratte :** D'après ce qui est proposé, l'Office des transports du Canada va fixer le prix pour ce qui se fera entre le 30<sup>e</sup> et le 160<sup>e</sup> kilomètre. Selon la loi, cela doit couvrir les coûts variables pour les chemins de fer. Le prix doit être compensatoire. Ce n'est pas un coût de marché, mais bien un coût compensatoire, selon leurs paramètres. Le client continue de payer le prix du marché pour le reste des services. Par exemple, lorsqu'on expédie nos produits aux États-Unis, cela échappe au programme

fully market rates as set by the railways and accepted by the customers.

**Senator Marshall:** Thank you.

[*Translation*]

**Senator Forest:** I have a question about something our last expert said.

Mr. Brazeau, in the report you submitted to us, you say that the rates for extended regulatory interswitching should be based on the current rates for comparable traffic. When extended interswitching was introduced, rates were based on costs, and those costs were non-compensatory.

Can you explain or clarify that, based on what the last expert said?

**Mr. Brazeau:** If I may, I'll answer in English.

[*English*]

The rates for extended regulatory interswitching are below market rates. That is set by the CTA. Anything to do above 30 kilometres is market rates. As I mentioned, Canada has some of the most competitive freight rail rates in the world, and with grain it is a maximum revenue entitlement as well. Shippers have already leverage and recourse, whether it be through long-haul interswitching, which extends to 1,200 kilometres, final offer arbitration, again through CTA and, as I mentioned, the maximum revenue entitlement, which is the lowest rate in the world for shipment of grain. All of those backstops exist for shippers, and that's something that's in place today to benefit them.

[*Translation*]

**Senator Forest:** I have one last question.

Mr. Carey, we had a regulatory interswitching program in the past. After some experimenting with it, it was sunsetted. It didn't really work well, so it was sunsetted.

What gives us reason to believe that this time we'll get the right results for the shippers and carriers alike?

[*English*]

**Mr. Carey:** Thank you for the question.

du revenu admissible maximal. Ce sont les prix complets du marché, établis par les compagnies de chemin de fer et acceptés par les clients.

**La sénatrice Marshall :** Merci.

[*Français*]

**Le sénateur Forest :** J'ai une question au sujet de l'intervention de notre dernier expert.

Monsieur Brazeau, dans le rapport que vous nous avez soumis, vous dites que le prix réglementé de la prolongation de l'interconnexion doit être fondé sur les prix courants pour un trafic comparable. Quand la prolongation de l'interconnexion a été mise en place, les prix étaient fondés sur les coûts et ceux-ci étaient non compensatoires.

Pouvez-vous nous expliquer ou clarifier cela, à la suite de l'intervention du dernier expert?

**M. Brazeau :** Si vous me le permettez, je vais répondre en anglais.

[*Traduction*]

Les prix de l'interconnexion réglementée étendue sont inférieurs au prix du marché. Ils sont établis par l'OTC. Tout ce qui dépasse les 30 kilomètres est au prix du marché. Comme je l'ai dit, le prix du transport ferroviaire de marchandises au Canada est parmi les plus compétitifs au monde, et le revenu admissible maximal pour les grains l'est également. Les expéditeurs ont déjà des recours, par exemple l'interconnexion de longue distance, qui peut s'étendre jusqu'à 1 200 kilomètres, l'arbitrage des offres finales, toujours par l'intermédiaire de l'OTC, et comme je l'ai mentionné, le revenu admissible maximal, dont le prix est le plus bas au monde pour le transport du grain. Tous ces soutiens existent pour les expéditeurs, et ce qui est en place aujourd'hui les aide.

[*Français*]

**Le sénateur Forest :** J'ai une dernière question.

Monsieur Carey, on a déjà eu un programme d'interconnexion réglementé. Après en avoir fait l'expérience, on a cessé cette mesure. Cela n'a pas vraiment bien fonctionné, puisque l'on y a mis fin.

Qu'est-ce qui nous permet aujourd'hui de croire que, cette fois, on aura des résultats adéquats, d'une part, pour les expéditeurs et, d'autre part, pour les transporteurs?

[*Traduction*]

**M. Carey :** Merci de la question.

I don't want to speculate on politics too much, but there was a question around the politics at play in this current idea. I would suggest that the previous extended interswitching was a Conservative policy that was then reversed by a Liberal government, so there are politics certainly in that. They removed extended interswitching and put in long-haul interswitching.

I would suggest that things have changed significantly since that time period. We have gone through a global pandemic, we've had massive droughts, we've had forest fires and we've had rail disruptions from labour blockades. A number of things have changed in Canada. I think it's very easy to pick and choose reports that speak to your point of view. The Emerson report that was written recommended sunseting. We just had a National Supply Chain Task Force report that came out post-pandemic, post-COVID, post the rise of protectionism, that suggests this is an important tool. When it was used, it was only about 1% of grain that was actually moved under extended interswitching, but it was a tool that allows shippers to negotiate with the originating carrier to get the best possible service. I would suggest that the world has shifted significantly, senator, since the decision to sunset versus what the National Supply Chain Task Force report came out with last fall.

[Translation]

**Senator Gignac:** My questions are for Mr. Brazeau.

There is no doubt that Canadians have a special relationship with railways. It's what makes our country unique. We're proud to have leaders in this sector. In the economy, we have many leaders in a sector that is dominant in North America. It's a source of pride.

You talk about lower costs and your safety record. These are all positive points.

Why are you so concerned about the 18-month pilot? You mentioned the potential impact on investments. Is it because you're worried that after 18 months, it will be permanent, or that we'll go from 160 kilometres to 500 kilometres? I'm trying to understand the reason for your concern. Can you elaborate on that?

**Mr. Brazeau:** Thank you, Senator Gignac.

As my colleague mentioned, I think things have changed since the pandemic. I fully agree with him. We should all be focused on ensuring the safety and reliability of our infrastructure, our

Je ne veux pas trop faire de conjectures politiques, mais on a soulevé la question des enjeux politiques, par rapport à cette idée, actuellement. Je dirais que, précédemment, l'agrandissement de la zone d'interconnexion était une politique des conservateurs, qui a été annulée par le gouvernement libéral, alors il y a certainement un aspect politique à tout cela. L'agrandissement de la zone d'interconnexion a été annulé et remplacé par l'interconnexion de longue distance.

Je dirais que les choses ont vraiment beaucoup changé depuis ce temps. Nous avons traversé une pandémie mondiale, des sécheresses généralisées, des feux de forêt et des interruptions des services ferroviaires à cause de barrages de travailleurs. Plusieurs choses ont changé au Canada. Je pense que c'est très facile de sélectionner des rapports qui disent la même chose que vous. Le rapport Emerson recommandait une élimination graduelle. Le récent rapport du Groupe de travail sur la chaîne d'approvisionnement, qui a été publié après la pandémie, après la COVID, après la montée du protectionnisme, indique qu'il s'agit d'un outil important. Quand il a été utilisé, il n'y avait qu'environ 1 % du grain qui était en réalité transporté en fonction de l'interconnexion étendue, mais c'était un outil qui permettait aux expéditeurs de négocier avec les transporteurs d'origine et d'obtenir le meilleur service possible. Je dirais que le monde a énormément changé, monsieur le sénateur, entre la décision de l'éliminer graduellement et le rapport du Groupe de travail national sur la chaîne d'approvisionnement, qui a été publié l'automne dernier.

[Français]

**Le sénateur Gignac :** Mes questions vont s'adresser à M. Brazeau.

C'est certain que les Canadiens ont une relation particulière avec les chemins de fer. C'est ce qui fait la particularité de notre pays. On est fier d'avoir des leaders dans ce secteur. Dans l'économie, on a beaucoup de leaders dans un secteur qui est dominant en Amérique du Nord. Il y a là une source de fierté.

Vous parlez des coûts plus faibles et de votre feuille de route en matière de sécurité. Ce sont tous des points positifs.

Pourquoi le projet pilote de 18 mois vous interpelle-t-il autant? Vous parlez de répercussions possibles sur les investissements. Est-ce parce que vous craignez qu'après 18 mois, ce soit permanent ou qu'on passe de 160 à 500 kilomètres? J'essaie de comprendre la raison de vos inquiétudes. Pouvez-vous apporter des précisions là-dessus?

**M. Brazeau :** Merci, sénateur Gignac.

Comme mon collègue l'a mentionné, je pense que les choses ont changé depuis la pandémie. Je suis entièrement d'accord avec lui. On devrait tous se concentrer pour assurer la sécurité et

supply chain, and that requires major investments.

Over the last decade, the railways have invested about \$20 billion in infrastructure, equipment and technology. We're seeing the results of all that. We're seeing it in grain transportation, in record grain transportation since fall 2022. Today, we're seeing the results of these investments that have been made over the years.

To reinvest these amounts, we need a competitive, free market with rates based on the market and on competition. All of this is important. Adding 160 kilometres to regulatory rates will reduce the railways' ability to reinvest in their networks.

We need investment from all partners. We'd like the government to set up incentive programs, programs that will give us more opportunities to reinvest in our network, not only in the railways, but also in all the participants in the supply chain.

[English]

**Senator Smith:** Mr. Carey, I wanted to go back to your discussion about capacity. You gave an example in which the shipper needs more railcars but the designated railway cannot meet the demand. From what we have heard, is this an issue of cost alone? Could you support the recommendation made by the railway association?

**Mr. Carey:** It's not just about costs; it is about service. I know that oftentimes there is a need for additional grain cars that simply are not available from the originating carrier, so a shipper will try to go to the other carrier to negotiate that. Interswitching is a negotiation tool. It's one of the few things we can feasibly implement to incentivize any competition.

It's important to note the primary beneficiaries. Previously, interswitching was used by canola processors. Our biggest market is the United States, so being able to send our product with the best possible options to the United States is an important feature.

Railways interswitch all the time. They have to interswitch every time they go to the Port of Vancouver, because it is a CN track that leads to the Port of Vancouver. It is measure that is used often.

la fiabilité de nos infrastructures, de notre chaîne d'approvisionnement. Cela demande des investissements importants.

Depuis la dernière décennie, les chemins de fer ont investi environ 20 milliards de dollars dans leurs infrastructures, dans leur équipement, dans leur technologie. On voit le résultat de tout cela. On le voit dans le transport des grains, dans le transport record de grains depuis l'automne 2022. Aujourd'hui, on voit les résultats de ces investissements qui ont été faits au fil des années.

Pour réinvestir ces montants, on doit avoir un marché compétitif et libre avec des tarifs basés sur le marché et la concurrence. Tout cela est important. Si on ajoute 160 kilomètres à des taux réglementés, cela contribuera à réduire la capacité des chemins de fer de réinvestir dans leurs réseaux.

On a besoin des investissements de tous les partenaires. On aimerait que le gouvernement mette en place des programmes incitatifs, des programmes qui vont nous donner plus de possibilités de réinvestir dans notre réseau, non seulement dans les chemins de fer, mais aussi dans tous les participants de la chaîne d'approvisionnement.

[Traduction]

**Le sénateur Smith :** Monsieur Carey, je voulais revenir à ce que vous disiez sur la capacité. Vous nous avez donné l'exemple d'un expéditeur qui a besoin de plus de wagons, alors que le chemin de fer désigné ne peut pas répondre à sa demande. D'après ce que nous avons entendu, est-ce seulement un problème de coût? Est-ce que vous soutiendriez la recommandation de l'Association des chemins de fer du Canada?

**M. Carey :** Ce n'est pas seulement une question de coûts, c'est aussi une question de service. Je sais qu'on a souvent besoin de wagons de grain supplémentaires et que le transporteur d'origine ne peut tout simplement pas les fournir, alors l'expéditeur va essayer de négocier avec d'autres transporteurs. L'interconnexion, c'est un outil de négociation. C'est l'une des rares choses que nous pouvons raisonnablement mettre en œuvre pour encourager la concurrence.

C'est important de souligner qui sont les premiers bénéficiaires. Avant, l'interconnexion servait aux transformateurs de canola. Notre plus gros marché est les États-Unis, alors le fait de pouvoir envoyer notre produit aux États-Unis en utilisant la meilleure option possible est un avantage important.

Les chemins de fer utilisent l'interconnexion tout le temps. Ils le font chaque fois qu'ils se rendent au port de Vancouver, parce que c'est une voie du CN qui mène au port de Vancouver. C'est une mesure qui sert souvent.

There is a misnomer around U.S. competition. These are not just Canadian railways; these are North American railways that have significant operations in the United States and Mexico. If a U.S. railway wants to come into Canada, there is a hand-off at the border and that becomes a Canadian crew, and vice versa. This is an integrated North American market.

Our belief is that interswitching is not a panacea, but it is a step in the right direction that provides shippers with an opportunity to better negotiate with the originating carrier. Ultimately, it means that, hopefully, when farmers deliver their grain, the elevators are not full and they are able to deliver their grain and get paid to continue growing.

**Senator Smith:** What would your recommendation be?

**Mr. Carey:** At least a five-year pilot project. The problem is that many grain contracts are a year in duration. If we have a 90-day implementation from CTA to set the rates and an 18-month pilot — some of these shippers are under a 12-month contract — we have three months to evaluate the effectiveness of this pilot program. The most important recommendation that the grain industry and the Coalition of Rail Shippers would have is that this should be a five-year project, at a minimum. One hundred and sixty kilometres sounds like a long way, but it's not even from here to Montreal. We are a massive country. Five hundred kilometres would capture almost all the major agriculture-producing regions from northern Alberta and northern Saskatchewan. The duration is important so that we give interswitching its proper due and properly evaluate the metrics. Long-haul interswitching is on the books. It will never be used because we need something that can be used in a commercial environment, with phone calls picked up — not a judicial system that requires lawyers, arbitration and periods of time. You need to move the product today. I would suggest a five-year period.

The other concern is that with no path to permanence or clarity on how those metrics will be evaluated, a lot of shippers will be reluctant to use interswitching, knowing that after 18 months it's gone and now they have to deal with their carrier they just had to negotiate with on interswitching. We need to give this its proper due. The metrics used to evaluate this are important. It's not just about use but about a number of other factors, such as timeliness, the number of grain cars, et cetera.

C'est trompeur de parler de concurrence avec les États-Unis. Il ne s'agit pas uniquement de chemins de fer canadiens; ce sont des chemins de fer nord-américains, et ils ont des activités importantes aux États-Unis et au Mexique. Si un chemin de fer américain veut venir au Canada, il y a un transfert à la frontière, et l'équipe devient canadienne, et vice versa. C'est un marché nord-américain intégré.

Nous croyons que l'interconnexion n'est pas une solution miracle, mais que c'est tout de même un pas dans la bonne direction et que cela donne aux expéditeurs la possibilité de mieux négocier avec le transporteur d'origine. Au bout du compte, cela veut dire — nous l'espérons — que, quand les agriculteurs vont livrer leur grain, les silos ne seront pas pleins; ils pourront livrer leur grain, et être payés et continuer de prospérer.

**Le sénateur Smith :** Que recommanderiez-vous?

**M. Carey :** Un projet pilote d'au moins cinq ans. Le problème, c'est que la durée d'un grand nombre de contrats sur les grains ne sont que d'un an. Si l'OTC nous accordait une période de mise en œuvre de 90 jours pour fixer les prix, puis que nous avions un projet pilote de 18 mois — certains expéditeurs ont des contrats de 12 mois —, alors nous aurions trois mois pour évaluer l'efficacité du projet pilote. La recommandation la plus importante de l'industrie du grain et de la Coalition des expéditeurs par rail est que ce doit être un projet pilote de cinq ans au minimum. Cent soixante kilomètres peuvent paraître beaucoup, mais ce n'est même pas la distance d'ici à Montréal. Notre pays est immense. Avec 500 kilomètres, on engloberait presque toutes les grandes régions agricoles du Nord de l'Alberta et du Nord de la Saskatchewan. C'est important d'avoir la bonne durée, pour bien mettre à l'épreuve l'interconnexion et évaluer correctement les paramètres. L'interconnexion de longue distance reste théorique, mais cela ne sera jamais utilisé, parce que nous avons besoin de quelque chose qui peut servir dans un contexte commercial, quand le téléphone sonne et que quelqu'un répond; nous n'avons pas besoin d'un système judiciaire avec avocats, arbitres et échéances. Nous avons besoin de transporter les produits aujourd'hui. Je recommanderais une période de cinq ans.

L'autre chose, c'est que, s'il n'y a pas de voie vers la permanence ou que l'on ne sait pas clairement comment ces paramètres seront évalués, beaucoup d'expéditeurs vont hésiter à utiliser l'interconnexion, parce qu'ils savent que cela va disparaître après 18 mois et qu'ils vont devoir rediscuter avec le transporteur avec qui ils viennent de négocier l'interconnexion. Nous devons prendre le temps de bien mettre cela à l'essai. Les paramètres d'évaluation sont importants. Ce n'est pas seulement l'utilisation; il y a aussi d'autres facteurs, comme la rapidité, le nombre de wagons de grain, et cetera.

**Senator Galvez:** I have a quick question for Mr. Carey. The rail association is saying that under this regime, you have the lowest rate in the world to transport the grain. You seem to say that by using interswitching as a negotiating tool, you will increase competition and hopefully you'll have lower rates than what are already there.

**Mr. Carey:** Rates are part of it, but it's more the timeliness and reliability. Steve is our expert.

**Mr. Pratte:** It's also about routing. There are potential new opportunities. We have the theoretical use of it laid over geography. Perhaps you're moving from point X to point Y. Because you might have a different railway involved, you can shave off kilometres on that movement. It's rates, but it's also market access.

**Senator Galvez:** This seems to be in contradiction to what the rail association is saying, which is that interswitching increases the time of delivery.

In his submission to us, Mr. Brazeau said to limit this application to grain only. What is your feeling about that?

**Mr. Carey:** I represent 43,000 farmers. Grain is obviously our primary concern. However, the beneficiaries of the system would also be mining, fertilizer, forestry and consumer goods. From a canola perspective, we're focused on grain. The Coalition of Rail Shippers, of which we're a member, represents a broad segment of the economy, including auto, livestock and meat. Obviously, grain is the reason I am here today, but I would suggest that limiting it to that would be short-sighted.

**Senator Galvez:** Thank you.

**Senator Duncan:** Thank you again to all the witnesses who have appeared.

Mr. Morrison, perhaps you could submit your response in writing to the committee. As I understand it, the Air Transportation Association of Canada has argued for greater responsibility in terms of the air passenger rights initiatives. There are a lot of players involved in Canada's airline industry; it's not just the airlines. Could you provide to the chair a written response in terms of your position on that?

A final note on competition: At the end of the supply chain — or the start, I suppose, in some respects, being in the Yukon — what a difference it has made by having more than one airline service the country and our area — differences in airfares from \$1,500 per ticket and one flight a day to \$99 connected fares and four flights. What a difference competition makes in terms of providing service to Canadians. Thank you.

**La sénatrice Galvez :** Rapidement, j'ai une question pour M. Carey. L'association des chemins de fer dit que, dans ce régime, vous avez le prix le plus faible au monde pour le transport du grain. Vous semblez dire que, en utilisant l'interconnexion comme outil de négociation, vous pourrez renforcer la compétitivité et, avec un peu de chance, obtenir des prix encore plus bas qu'ils le sont présentement.

**M. Carey :** Les prix sont une considération, mais c'est surtout une question de rapidité et de fiabilité. M. Pratte est notre expert.

**M. Pratte :** Il y a aussi les itinéraires. Cela ouvre de nouvelles possibilités. Théoriquement, nous pourrions tirer parti de la géographie. Disons que vous allez du point X au point Y. Comme vous pouvez utiliser différents chemins de fer, vous pouvez sauver quelques kilomètres sur votre trajet. Il y a les prix, mais il y a aussi l'accès aux marchés.

**La sénatrice Galvez :** Cela semble contredire ce que l'association des chemins de fer dit, c'est-à-dire que l'interconnexion augmente les délais de livraison.

Dans le mémoire qu'il nous a envoyé, M. Brazeau dit qu'il faut limiter cette utilisation au grain. Qu'en pensez-vous?

**M. Carey :** Je représente 43 000 agriculteurs. Le grain est évidemment notre priorité. Mais ce système avantagerait aussi les secteurs miniers, de l'engrais, de la foresterie et des biens de consommation. Du côté du canola, nous priorisons le grain. La Coalition des expéditeurs par rail, dont nous sommes membres, représente un vaste segment de l'économie, y compris les secteurs de l'automobile, du bétail et de la viande. Évidemment, je suis ici aujourd'hui pour parler du grain, mais je dirais qu'il faut voir plus loin et ne pas se limiter à cela.

**La sénatrice Galvez :** Merci.

**La sénatrice Duncan :** Merci encore à tous les témoins qui sont venus témoigner.

Monsieur Morrison, peut-être que vous pourriez fournir votre réponse par écrit au comité. Je crois comprendre que l'Association du transport aérien du Canada réclame plus de responsabilités en ce qui a trait aux initiatives sur les droits des passagers aériens. Il y a beaucoup d'intervenants dans l'industrie aérienne du Canada; il n'y a pas seulement les compagnies aériennes. Pouvez-vous envoyer au président une réponse écrite pour donner votre position à cet égard?

Une dernière chose, à propos de concurrence : à la fin de la chaîne d'approvisionnement — ou au début, je suppose, de certaines façons, puisque je suis au Yukon —, cela a fait toute une différence d'avoir plus d'une compagnie aérienne au pays et dans notre région — c'est passé de 1 500 \$ le billet et d'un seul vol par jour à 99 \$ avec correspondance et à quatre vols. La concurrence donne vraiment des résultats dans les services qui sont offerts aux Canadiens. Merci.

**Mr. Morrison:** ATAC, the Air Transportation Association of Canada, represents smaller airlines, and we represent the larger passenger airlines. They have come out fully in support of the report we released two weeks ago that outlined the framework for a shared accountability system in terms of the notion that airlines could do everything 100% correctly, yet could still face disruptions, delays and cancellations of flights if all the other entities in the system do not perform up to standards. ATAC and our association are fully aligned with respect to that system. We would be happy to share with you a copy of our report which outlines what the framework would look like.

With respect to your second point about competition, I agree 100%. As airlines, we want additional competition in the Canadian airline sector. It's difficult for all the airlines to do that when, again, we have a system whereby a significant amount of the fees that passengers pay are those third-party fees and charges that go into your ticket price. We all want to see a more competitive system so that we can provide better service to passengers no matter where they live in Canada.

**Mr. Carey:** No economist would ever suggest that competition doesn't drive efficiencies and improve customer service and reliability. Competition is what Canada was founded on. Unfortunately, according to the OECD, we are falling down in terms of our global competitiveness. Any competition pays dividends to Canadians.

**Senator Loffreda:** Mr. Morrison, to continue the discussion we started, would you not agree that the government's priority is also safety and that the list of exceptions would be just as stringent, if not more stringent, regarding passenger safety if they were to come up with that list? Could you elaborate further as to what extent the proposed changes to the *Air Passenger Protection Regulations* increase airfares? Many Canadians are already struggling with increased airfares across Canada. How do you see that impacting these fees?

**Mr. Morrison:** Thank you for the question.

On your first question vis-à-vis safety, do I hope that the government recognizes the absolute importance of safety? My answer is I really hope so. We'll see that in the regulations that come out that define what those circumstances will be. I've personally spoken with Minister Alghabra on this point. Just as sometimes we have differences of opinion, we raised the idea, for example, if a Canadian airline was located in Bangkok and there was suddenly an unanticipated mechanical deficiency or defect, what would happen there? That flight would have to be

**M. Morrison :** L'ATAC, l'Association du transport aérien du Canada, représente les petites compagnies aériennes, et nous représentons les grandes compagnies aériennes de transport de passagers. L'ATAC a donné son appui sans réserve au rapport que nous avons publié il y a deux semaines, dans lequel nous avons décrit un cadre pour un système de responsabilités partagées, qui prévoit que, même si les compagnies aériennes font absolument tout correctement, il pourrait toujours y avoir des vols perturbés, retardés ou annulés si les autres entités du système ne respectent pas toutes les normes. L'ATAC et notre association sont parfaitement en harmonie avec ce système. Nous nous ferons un plaisir de vous envoyer une copie du rapport qui explique la forme que pourrait prendre ce cadre.

Au sujet de votre deuxième point sur la concurrence, je suis absolument d'accord. Nous voulons, en tant que compagnie aérienne, plus de concurrence dans le secteur du transport aérien au Canada. Mais c'est difficile pour toutes les compagnies aériennes d'être concurrentielles quand, je le répète, selon le système en place, les passagers doivent payer énormément de frais qui sont des frais de tierce partie et d'autres coûts qui sont ajoutés au prix du billet. Nous voulons tous un système plus concurrentiel, afin que nous puissions offrir de meilleurs services aux passagers, peu importe où ils vivent au Canada.

**M. Carey :** Il n'y a pas un économiste qui dirait que la concurrence n'encourage pas l'efficacité et n'améliore pas le service et la fiabilité pour le client. Le Canada est fondé sur la concurrence. Malheureusement, selon l'Organisation de coopération et de développement économiques, notre compétitivité mondiale semble reculer, mais toute concurrence est bonne pour les Canadiens.

**Le sénateur Loffreda :** Monsieur Morrison, pour poursuivre la discussion que nous avons commencée, ne diriez-vous pas que la priorité du gouvernement devrait aussi être la sécurité et que la liste des exceptions — s'il y avait une telle liste — devrait être toute aussi stricte, sinon plus, en ce qui concerne la sécurité des passagers? Pouvez-vous nous fournir plus de détails quant à la mesure dans laquelle les changements proposés au Règlement sur la protection des passagers aériens font augmenter les tarifs aériens? Bon nombre de Canadiens ont déjà de la difficulté à absorber l'augmentation du prix des billets d'avion au Canada. D'après vous, quelle sera l'incidence sur les frais?

**M. Morrison :** Merci de la question.

Pour répondre à votre première question sur la sécurité, est-ce que j'espère que le gouvernement va reconnaître que la sécurité est d'une importance primordiale? Oui, je l'espère sincèrement. C'est ce que nous allons voir quand la réglementation sera adoptée, où les circonstances seront définies. J'ai personnellement discuté avec le ministre Alghabra à ce sujet. Même si nous avons parfois des opinions différentes, nous avons soulevé l'idée, par exemple, d'une compagnie aérienne à Bangkok, qui est soudainement aux prises avec un problème ou

delayed. Would that airline be held financially liable for compensation? The minister said, “Well, just get another plane.” That comment sort of took us aback because, of course, that’s just not always realistic in that sense. So I think we do need via that regulatory process to have a good discussion as to what exactly those safety exemptions would be. We do hope the government will put in place a fairly clear and robust list.

With respect to airfares and the APPR, again, any time you add additional input costs to any business, whether airlines or anything else, there will likely be an impact on the price that customers pay. In this case, Bill C-47 writ large, with an increase in the security charge, with the new levy that airlines may need to pay vis-à-vis claims that go to the CTA, with increased compensation requirements potentially for increased penalties and fines, these are all adding to the burden that airlines have already had to face over the past couple of months from other entities. At some point, something has to give, and unfortunately, that will likely result in an impact on passenger fares.

**Senator Loffreda:** Thank you.

[*Translation*]

**Senator Dagenais:** My question is for Mr. Brazeau.

Mr. Brazeau, you told us that Canadian rail freight rates were the most cost-effective. I would like you to give us more details on the competition from American railways. Given the current exchange rate for U.S. dollars, how can the U.S. attract business from your members?

**Mr. Brazeau:** Thank you, Senator Dagenais. There is competition with some American railways, whether it’s south of Winnipeg, south of Lethbridge or in Vancouver. Options are available for shippers.

American railways only have a network of less than about 100 kilometres, and very few employees — fewer than 100 employees. For us, it’s also about ensuring that competition remains market-based, not regulatory-based.

The same regulation doesn’t exist in the United States. Canadian railways can’t interswitch at a regulated rate in the United States, because that does not exist. We’re asking for a level playing field.

un défaut mécanique imprévu. Alors, qu’est-ce qui se passe? Le vol serait retardé. Est-ce que la compagnie aérienne serait tenue financièrement responsable de l’indemnisation? Le ministre a dit : « Eh bien, il s’agit simplement de trouver un autre avion. » Son commentaire nous a un peu surpris, parce que ce n’est tout simplement pas toujours en pratique une possibilité. Donc, je pense que nous devons effectivement avoir, par l’intermédiaire du processus de réglementation, une bonne discussion sur la nature exacte de ces exceptions en matière de sécurité. Nous espérons sincèrement que le gouvernement va dresser une liste assez claire et rigoureuse.

En ce qui concerne les tarifs aériens et le RPPA, je le répète, quand il y a des coûts d’intrants supplémentaires pour une compagnie aérienne ou pour n’importe quelle autre entreprise, cela va probablement avoir une incidence sur le prix que les clients devront payer. Relativement au projet de loi C-47 dans son ensemble, l’augmentation du droit pour la sécurité, la nouvelle taxe que les compagnies aériennes vont peut-être devoir payer vu les demandes d’indemnisation qui vont être déposées devant l’OTC et l’augmentation potentielle des exigences en matière d’indemnisation en raison des pénalités et des amendes plus élevées, tout cela ajoute au fardeau que les compagnies aériennes ont déjà eu à assumer au cours des derniers mois provenant d’autres entités. À un moment donné, quelque chose va devoir changer, et malheureusement, cela va probablement entraîner une hausse du prix pour les passagers.

**Le sénateur Loffreda :** Merci.

[*Français*]

**Le sénateur Dagenais :** Ma question s’adresse à M. Brazeau.

Monsieur Brazeau, vous nous avez dit que les tarifs de transport ferroviaire de marchandises au Canada étaient les plus économiques. Je voudrais que vous nous donniez plus de détail sur la concurrence que représentent les compagnies ferroviaires américaines. Compte tenu du taux de change actuel applicable à l’argent américain, comment les États-Unis peuvent-ils venir chercher de la clientèle chez vos membres?

**M. Brazeau :** Merci, monsieur le sénateur. La concurrence existe avec certains chemins de fer américains, que ce soit au sud de Winnipeg, au sud de Lethbridge ou à Vancouver. Des options sont disponibles pour les expéditeurs.

Les chemins de fer américains ont seulement un réseau de moins de 100 kilomètres environ, très peu d’employés — moins de 100 employés. Pour nous, il s’agit aussi de veiller à ce que la concurrence demeure basée sur le marché, et non sur la réglementation.

Ce même règlement n’existe pas aux États-Unis. Les chemins de fer canadiens ne peuvent pas faire l’interchange à un taux réglementé aux États-Unis, parce que cela n’existe pas. On demande un champ de concurrence qui soit égal.

Our request is designed to ensure that Canadian railways can compete on a level playing field with American railways. The proposed regulations will hinder this competition.

**Senator Dagenais:** Thank you, Mr. Brazeau.

[*English*]

**Senator Pate:** My questions are again for you, Mr. Morrison. I have two questions.

The reporting has been that for Air Canada in particular, passenger revenue is now comparable to what it was pre-pandemic, yet we're not seeing a decrease in costs. You may have answered this. You gave a number of examples of other costs that have gone up. If there is something else, I invite you to add that as well.

Secondly, going back to the whole issue of complaints, media reporting is that the rates of complaints have gone up threefold in the past year. One of the concerns is that that backlog is not being addressed in an adequate way, in part, obviously, because of resources with the transportation body. What other issues are at play here in terms of why the complaints, in your opinion, have gone up so significantly? How does that relate, if at all, to the issues you've been raising about the European Union regulations?

**Mr. Morrison:** Thank you for the questions.

On the first question, are we seeing airline revenues going up? Yes. We have been seeing that since the lifting of pandemic restrictions, which were quite severe in Canada compared to many other countries. The ramp-up period has been much steeper, which is one of the reasons we faced disruptions last summer. We are seeing traffic return to close to pre-pandemic 2019 levels. That's good news. It's something we want to see, and frankly, we want to build for, which again is why we have been calling for such things as improving airport infrastructure to deal with what we hope will be increasing growth.

With respect to the complaints, particularly the backlog at the CTA that you cited, although we don't know their exact source because the CTA doesn't make source information public, we do know that much of that is still from last summer as well as from the holiday period, and everyone has acknowledged that there were challenges and issues in both of those time periods.

Notre demande vise à s'assurer que les chemins de fer canadiens puissent concurrencer les chemins de fer américains au même niveau. La réglementation proposée va nuire à cette concurrence.

**Le sénateur Dagenais :** Merci, monsieur Brazeau.

[*Traduction*]

**La sénatrice Pate :** Mes questions sont encore pour vous, monsieur Morrison. J'ai deux questions.

Selon les rapports, en ce qui concerne Air Canada en particulier, les recettes voyageurs sont maintenant comparables à ce qu'elles étaient avant la pandémie, et pourtant, les coûts n'ont pas baissé. Vous avez peut-être déjà répondu à cette question. Vous avez donné un certain nombre d'exemples d'autres coûts qui ont augmenté. S'il y a quoi que ce soit d'autre, je vous demanderais de nous en faire part également.

Deuxièmement, pour revenir à la question des plaintes, les médias rapportent que le nombre de plaintes a triplé au cours de la dernière année. Une préoccupation est qu'on ne traite pas l'arriéré adéquatement, en partie bien sûr à cause des ressources de l'organisme responsable des transports. Quels autres facteurs expliquent pourquoi, à votre avis, les plaintes ont tant augmenté? Aussi, quel est le lien, s'il y en a un, avec les enjeux que vous avez soulevés par rapport à la réglementation de l'Union européenne?

**M. Morrison :** Merci de ces questions.

Pour répondre à votre première question, est-ce que les recettes des compagnies aériennes sont en hausse? Oui. C'est quelque chose que nous observons depuis la levée des restrictions liées à la pandémie, qui étaient d'ailleurs plus sévères au Canada que dans de nombreux autres pays. La transition a été beaucoup plus abrupte, et c'est l'une des raisons pour lesquelles il y a eu des perturbations l'été dernier. Nous constatons que le trafic aérien s'approche des niveaux de 2019, avant la pandémie. C'est une bonne nouvelle. C'est quelque chose que nous voulons et, franchement, nous voulons construire en conséquence, et c'est pour cette raison que nous réclamons, par exemple, d'améliorer l'infrastructure aéroportuaire pour suivre ce que nous espérons être une croissance de plus en plus forte.

En ce qui concerne les plaintes, en particulier l'arriéré de l'OTC que vous avez mentionné, même si nous ne pouvons pas être certains de la source exacte, parce que l'OCT ne rend pas publique sa source d'information, nous savons tout de même qu'une grande partie de ces plaintes datent de l'été dernier ainsi que de la période des Fêtes, et tout le monde a reconnu qu'il y a eu des problèmes et des difficultés durant ces deux périodes.

I can say that travel is improving. Just as a quick example, you cited Air Canada. Over the holiday long weekend in May, a week and a half ago, Air Canada reported that for the unofficial start of summer, its flight completion rate was 98.7%; and its on-time performance, which is defined as a flight arriving within 15 minutes of its scheduled time, was at approximately 90%. Those are numbers we hadn't seen last summer, so things are getting better.

The CTA, first of all, has no time requirement to respond to a complaint, but airlines do. Airlines have 30 days. The CTA has nothing, so they are still dealing with many of those backlogs from two very unique circumstances.

I will say that one of the elements from the legislation that we do support is facilitation of the claims backlog process by the CTA because no one wants to see that backlog — of course not passengers but neither airlines. If we can look at ways, be it technological or process-wise, to speed up the efficiency of the claims process, we would be more than happy with that.

**Senator Pate:** In terms of litigation, I don't think you had an opportunity to really describe the sorts of issues that are going to litigation beyond the one example you gave of Portugal, I believe.

**Mr. Morrison:** Unfortunately, I'm not a lawyer and, frankly, I would probably need a law degree to go through those 50-plus, close to 60, cases that the European courts have adjudicated on. Frankly, it includes everything, whether weather or bird strikes are considered exceptional circumstances. There is a long list and, frankly, you would probably need a European lawyer to go through it all in a comprehensive way. Again, that's not the type of system we want.

The other challenge with the European Union, I might add, is although obviously similar to Canada, a passenger would first file a claim with the individual airline in the EU. If the passenger disagreed with the assessment, they would have to navigate through a system of 26 different countries in terms of their appeals process, where one is not the same as the other. At least in Canada we do have a centralized forum vis-à-vis the CTA. It's a much more complex system in the EU than I think most realize.

**Senator Pate:** Part of the reason I'm asking is because the European Union is not known as a particularly litigious locale, whereas, for instance, south of the border is, but they have fewer

Je peux dire que le transport s'améliore. Pour vous donner rapidement un exemple, vous avez mentionné Air Canada. Durant la longue fin de semaine de mai, il y a une semaine et demie, Air Canada a rapporté que, pour le début non officiel de l'été, son taux d'exécution des vols était de 98,7 %, et son taux de ponctualité, c'est-à-dire les vols qui arrivent dans les 15 minutes de l'heure prévue, était d'environ 90 %. Nous n'avions pas de tels résultats l'été dernier, ce qui veut dire que les choses s'améliorent.

L'OTC, pour commencer, n'a aucun délai à respecter pour répondre à une plainte, alors que les compagnies aériennes, oui. Les compagnies aériennes ont 30 jours. Comme l'OTC n'a pas d'obligation, il est encore en train de traiter dans son arriéré un grand nombre de plaintes qui datent de ces deux périodes très particulières.

Je dirais qu'un des éléments du projet de loi que nous appuyons réellement est celui qui vise à faciliter le traitement des plaintes dans l'arriéré de l'OTC, parce que personne ne veut qu'il y ait un arriéré, pas les passagers, bien sûr, et pas les compagnies aériennes non plus. Si nous pouvons trouver des façons, technologiques ou procédurales, d'accélérer l'efficacité du processus de réclamation, cela nous réjouirait.

**La sénatrice Pate :** Au sujet des litiges, je ne pense pas que vous avez eu l'occasion de vraiment décrire le genre de problèmes qui mène à un litige, mis à part l'exemple du Portugal que vous avez donné, je crois.

**M. Morrison :** Malheureusement, je ne suis pas avocat, et pour parler franchement, j'aurais probablement besoin d'un diplôme en droit pour vous parler de ces affaires — il y en a plus de 50, presque 60 — que les cours européennes ont dû trancher. Franchement, il y a de tout, par exemple, est-ce que la météo ou un oiseau qui frappe l'appareil peuvent être considérés comme des circonstances exceptionnelles? Il y a une longue liste, et franchement, vous auriez probablement besoin d'un avocat européen pour les passer en revue une à une, et tout comprendre. Encore une fois, ce n'est pas le genre de système que nous voulons.

Un autre problème avec l'Union européenne, si je peux continuer, c'est que, même si c'est la même chose évidemment au Canada, un passager présenterait d'abord une demande de réclamations auprès de la compagnie aérienne de l'Union européenne. Si le passager conteste l'évaluation, il doit s'y retrouver dans un système comprenant 26 pays ayant chacun son propre processus d'appel. Au moins, au Canada, nous avons un forum centralisé, devant l'OTC. Le système est beaucoup plus complexe dans l'Union européenne que la plupart des gens ne le pensent, je crois.

**La sénatrice Pate :** Si je pose la question, c'est en partie parce que l'Union européenne n'est pas reconnue comme étant un endroit particulièrement porté sur les litiges, par rapport

consumer protections. I'm curious as to the correlation there.

**Mr. Morrison:** Absolutely. When EU261 was first introduced in 2004, the idea was that at some point there would be reforms to it that would put in place greater clarity and assurances as to what some of those circumstances were. That never happened, given the politics of the EU. As a result, the courts have been very busy there over many years, and again, that's not a situation we want here.

[Translation]

**Senator Forest:** I have a question for Mr. Brazeau.

It's important for any business to have the profitability it needs to reinvest in and modernize its infrastructure. This measure could perhaps weaken that position. Do you think our two Canadian champions, CN and CP, have that availability? The profitability of these companies seems excessively high when we look at the results, including those for the fourth quarter, which are valued at over \$1 billion in each case.

[English]

**Mr. Brazeau:** One of the benefits of having two strong, financially healthy Class 1s in Canada is their ability to continue to reinvest at significant levels back into their network, so a couple of things about that. Rates are low in Canada today because competition is very strong between CN and CPKC. In fact, competition is also strong between the railways and trucking. Grain first gets to market by using trucks, and then when they get to the grain elevators, most major grain elevators have access to both the CN and the CPKC lines. So there is competition. The trucks can go this way or the trucks can go that way and end up on the CN or the CPKC line. That's why rates are low. I come back to this. It was mentioned a couple of times by some of my colleagues that we have the most competitive rail freight rates in the world. It's because we have two strong, financially viable Class 1s that are able to reinvest and compete with each other and are therefore able to offer the lowest freight rail rates in the world. I think that's something that we should be very proud of, and that's something that the shippers can benefit greatly from.

We want to continue to do that — reinvest in the network. If there's one thing this government could do, it's to create more incentives for more investments back into our supply chain infrastructure. One example is the Port of Vancouver. Loading grain in the rain is a challenge. It's a significant challenge in Vancouver. Yet, just south of there in Seattle and Portland, they

au pays au sud de la frontière, par exemple, mais elle offre tout de même moins de protection aux consommateurs. Je serais curieuse de savoir s'il y a une corrélation.

**M. Morrison :** Absolument. Quand le règlement européen 261 a été adopté, en 2004, l'idée était que, à terme, il allait y avoir des réformes pour que les choses soient plus claires et pour qu'il y ait plus de certitudes quant aux circonstances. Cela n'est jamais arrivé, à cause des politiques de l'Union européenne. En conséquence, les cours sont très occupées, depuis bon nombre d'années, et je le redis, mais ce n'est pas une situation que nous voulons ici.

[Français]

**Le sénateur Forest :** J'ai une question pour M. Brazeau.

Il est important pour toute entreprise qu'elle dégage la rentabilité nécessaire pour lui permettre de réinvestir dans les infrastructures et de les moderniser. Cette mesure pourrait peut-être affaiblir cette position. Selon vous, est-ce que nos deux champions canadiens qui sont le CN et le CP ont cette disponibilité? La rentabilité de ces entreprises semble excessivement importante quand on regarde les résultats, entre autres du quatrième trimestre, qui sont évalués à plus de 1 milliard dans chacun des cas.

[Traduction]

**M. Brazeau :** L'un des avantages d'avoir au Canada deux chemins de fer de classe 1 solides et en bonne santé financière, c'est leur capacité de continuer à réinvestir de manière importante dans leur réseau, donc deux ou trois choses à ce sujet. Aujourd'hui, les taux sont faibles au Canada car la concurrence est très forte entre le CN et le CPKC. En fait, la concurrence est également forte entre les chemins de fer et les transports routiers. Les grains arrivent d'abord sur le marché par camion, puis, lorsqu'elles arrivent aux silos à céréales, la plupart des grands silos à céréales ont accès aux lignes du CN et du CPKC. Il y a donc de la concurrence. Les camions peuvent prendre un chemin ou un autre et finissent sur la ligne du CN ou du CPKC. C'est pour cela que les taux sont faibles. Je reviens à cette question. Certains de mes collègues m'ont dit deux ou trois fois que nous avions les tarifs ferroviaires les plus concurrentiels du monde. C'est parce que nous avons deux chemins de fer de classe 1 solides et financièrement viables qui sont en mesure de réinvestir et de se faire concurrence et qui peuvent par conséquent offrir les tarifs ferroviaires les moins élevés du monde. Je pense que c'est une chose dont nous devons être très fiers, et dont les expéditeurs peuvent bénéficier grandement.

Nous voulons continuer de faire cela; réinvestir dans le réseau. Ce que le gouvernement pourrait faire, c'est créer davantage d'incitatifs pour qu'il y ait plus d'investissements dans l'infrastructure de notre chaîne d'approvisionnement. Prenons par exemple le port de Vancouver. Le chargement des céréales sous la pluie est un défi. C'est un véritable défi à Vancouver.

load grain in the rain. If we solve that problem at the Port of Vancouver, our capacity and efficiency will go up even higher, and that will mean that grain can get to world markets faster as well. We need more investments and more partners to do it together, and the railways will continue to do that within the supply chain.

[Translation]

**Senator Forest:** The message I got was that the government should maintain its infrastructure at the same level and that improving it would have a positive impact on the grain industry and rail transportation.

However, what I was trying to understand is what impact this pilot project will have. CN has revenues of over \$1.4 billion, and CPKC has revenues of \$1.127 billion, and that's just in the fourth quarter alone. I'm trying to put into perspective how this can have such a significant impact on the profitability of these companies.

**Mr. Brazeau:** Thank you for your question.

[English]

When the pilot project — the same project — took place from 2014 to 2017, thousands of carloads were shifted to the U.S. That's what we're saying. If we are not able to have a level playing field — the same rules in the U.S. and the same rules in Canada, because that doesn't exist in the U.S. — it will erode some of the business south. It will have an impact on jobs within the railways. It will also have an impact on jobs at the Canadian ports. Again, based on the Emerson report and based on the data and the information that was gathered from 2014 to 2017, it was sunset for all the right reasons.

We've said, "Show us evidence that things have changed since 2017." I recognize that the world has changed, and I recognize that climate change is becoming critical, so we all need to invest more in our infrastructure. We all need to invest more in our Canadian supply chain.

[Translation]

**Senator Forest:** Thank you.

**Senator Gignac:** Mr. Brazeau, I understand that this extended interswitching provides a bargaining chip for grain shipping. You mentioned the negative impacts this could have, such as a deterioration in the handling service and transit times. You said in your opening remarks that the direct impact will be higher freight rates due to the additional assets required to transport the same volume. That sentence struck me, especially in the context of inflation and supply chain problems. Do I understand

Cependant, juste au sud de Vancouver, à Seattle et à Portland, ils chargent les céréales sous la pluie. Si on règle ce problème dans le port de Vancouver, on augmentera davantage notre capacité et notre efficacité, et cela voudra dire également que les céréales pourront accéder plus rapidement aux marchés mondiaux. Nous avons besoin de plus d'investissements et de plus de partenaires pour le faire ensemble, et les chemins de fer continueront de le faire dans la chaîne d'approvisionnement.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Ce que j'ai pu saisir comme message est que le gouvernement devrait maintenir ses infrastructures au même niveau et que s'il les améliore, cela aura un impact positif sur l'industrie céréalière et le transport ferroviaire.

Cependant, ce que j'essayais de comprendre est quel sera l'impact ce projet pilote. Le CN a des revenus de plus de 1,4 milliard de dollars et CPKC a des revenus de 1,127 milliard de dollars, et ce, seulement au quatrième trimestre. J'essaie de mettre en perspective comment cela peut avoir un impact aussi important sur la rentabilité de ces entreprises.

**M. Brazeau :** Merci de votre question.

[Traduction]

Quand il y a eu le projet pilote — le même projet — de 2014 à 2017, des milliers de wagons ont été déplacés vers les États-Unis. C'est ce que nous disons. Si nous ne pouvons pas avoir des règles du jeu équitables — les mêmes règles aux États-Unis et au Canada, car cela n'existe pas aux États-Unis —, cela réduira une partie de l'activité au Sud. Cela aura des répercussions sur les emplois dans les chemins de fer. Cela aura également des répercussions sur les emplois dans les ports canadiens. Encore une fois, selon le rapport Emerson, selon les données et les informations qui ont été recueillies de 2014 à 2017, l'élimination progressive a été décidée pour toutes les bonnes raisons.

Nous avons dit : « Donnez-nous la preuve que les choses ont changé depuis 2017. » Je suis conscient que le monde a changé, que le changement climatique devient un problème majeur, et c'est pourquoi nous devons tous investir davantage dans notre infrastructure. Nous devons tous investir davantage dans notre chaîne d'approvisionnement canadienne.

[Français]

**Le sénateur Forest :** Merci.

**Le sénateur Gignac :** Monsieur Brazeau, je comprends que l'extension de cette interconnexion donne un rapport de force de négociations pour l'expédition du grain. Vous parlez des impacts négatifs que cela peut avoir comme la dégradation du service de manutention et des délais de transit. Vous avez dit dans votre présentation liminaire que les conséquences directes seront des tarifs de marchandises plus élevés en raison d'actifs supplémentaires pour transporter le même volume. Cette phrase

correctly that this will have an impact on the rest of the economy?

Could you explain a little so I can understand better? Thank you.

**Mr. Brazeau:** Thank you, Senator Gignac. Since we're talking about a system that will be put in place that will increase the time, resources and staff required, this will entail additional costs that we'll have to absorb at the going rate, and the revenues collected are at market prices. All of this influences profitability. For these reasons, it will increase costs for shippers and the time it takes to move goods from origin to destination. All these aspects reflect the economic reality and the reality of the economic impact on shippers.

**Senator Gignac:** I understand the impact on the distance between 30 kilometres and 160 kilometres. However, there aren't really any American railways that will compete in the Prairies. Am I wrong?

If we're talking about a distance of 500 kilometres, would that change things?

**Mr. Brazeau:** It changes after 160 kilometres.

**Senator Gignac:** Could you be more specific?

**Mr. Brazeau:** If you look at the distance between Winnipeg and the border, Lethbridge and the border, Vancouver and the border, it falls within 160 kilometres. That's going to open up the market even more to U.S. railways. As I mentioned, we saw the impact between 2014 and 2017. We lost revenue and customers because they went to U.S. ports.

**Senator Gignac:** There's no counterpart for you on the U.S. side, as you mentioned?

**Mr. Brazeau:** Exactly, the same opportunities don't exist in the United States for Canadian railways.

[English]

**Senator Duncan:** Again, my question is for Mr. Morrison, and a response in writing is fine. You previously mentioned ATAC, the air transportation association representing the smaller carriers. You represent the larger carriers. The smaller carriers have asked for a reprieve, if you will, with regard to the pilot flight and duty time regulations because of fatigue risk management, specifically. This issue specifically applies to the smaller charter carriers. Again, an answer in writing is fine, but I'm wondering if the national carriers have considered lending their support to ATAC's position on fatigue risk management as it affects those smaller charter aircraft. They're the ones that

m'a frappé, surtout dans un contexte d'inflation et de problème de chaîne d'approvisionnement. Est-ce que je saisis bien que cela aura un impact sur le reste de l'économie?

Pouvez-vous nous expliquer un peu pour que je puisse mieux comprendre? Merci.

**M. Brazeau :** Merci, monsieur le sénateur. Étant donné que nous parlons d'un système qui sera mis en place et qui augmentera le temps, les ressources requises et le personnel, cela entraînera des coûts supplémentaires que nous devons absorber au prix courant, et les revenus recueillis sont sous prix courant. Tout cela influence la rentabilité. Pour ces raisons, cela va augmenter les coûts pour les expéditeurs et le temps requis pour transporter la marchandise du point d'origine à destination. Tous ces aspects reflètent la réalité économique et la réalité de l'impact économique sur les expéditeurs.

**Le sénateur Gignac :** Je comprends l'impact sur la distance de 30 à 160 kilomètres. Cependant, il n'y a pas vraiment de compagnies de chemin de fer américaines qui feront de la concurrence dans les Prairies. Est-ce que je me trompe?

Si on parle d'une distance de 500 kilomètres, cela changerait la donne?

**M. Brazeau :** La donne change à partir de 160 kilomètres.

**Le sénateur Gignac :** Pouvez-vous préciser vos propos?

**M. Brazeau :** Si on observe la distance entre Winnipeg et la frontière, Lethbridge et la frontière, Vancouver et la frontière, cela tombe dans les 160 kilomètres. Cela va ouvrir davantage le marché aux chemins de fer américains. Comme je l'ai mentionné, entre 2014 et 2017, nous avons vu l'impact. Nous avons perdu des revenus et des clients parce qu'ils se sont dirigés vers les ports américains.

**Le sénateur Gignac :** Vous n'avez pas la contrepartie du côté des États-Unis, comme vous l'avez mentionné?

**M. Brazeau :** Exactement, ce ne sont pas les mêmes possibilités qui existent aux États-Unis pour les chemins de fer canadiens.

[Traduction]

**La sénatrice Duncan :** Encore une fois, ma question est pour M. Morrison, et une réponse par écrit me convient. Vous avez tout à l'heure mentionné l'ATAC, l'association du transport aérien qui représente les petits transporteurs. Vous représentez les grands transporteurs. Les petits transporteurs ont demandé une période de grâce, si l'on veut, en ce qui concerne le règlement sur les temps de vol et de service de vol des pilotes, en lien avec la gestion des risques liés à la fatigue, plus précisément. Cet enjeu concerne plus précisément les petits exploitants de vols d'affrètement. Encore une fois, une réponse par écrit me convient, mais je me demandais si les transporteurs

service the rural and northern parts, particularly, of our country, and they are very much affected by this.

**Mr. Morrison:** Thank you, senator, for the question.

We have not had that conversation with ATAC on that particular issue, but we would be happy to follow up with them, and we will get back to you in writing. I know the issue of flight duty times has presented especially some smaller carriers with some challenges, in particular with respect to labour supply, and in particular last summer when, of course, the entire system was ramping up. It has presented some challenges, but we'll have that conversation with them and respond back.

**Senator Duncan:** Although I've spoken about competition and the benefits, there is also a greater need for cooperation in our country. I appreciate your cooperative approach. Thank you.

**Senator Loffreda:** My question is for the Canadian Canola Growers Association and Mr. Carey. You've all gotten a lot of air time, but you, I guess, have missed a few. I just want to know if you have any further comments on your assessment and on the impact of Bill C-47 on your industry that you weren't able to address thus far. Do you have any major concerns? Do you have any concerns on the issues you've heard here this morning or any counter-arguments to the regulations in Bill C-47 and the impact it will have on your industry?

**Mr. Carey:** Yes, I appreciate that.

The budget writ large on the BIA, specifically interswitching is the primary focus. Of course, there are things in the budget around the Canada water agency, very supportive of changes to the Advance Payments Program, interest rates. We're the largest administrator of that, so we're deeply impacted by those decisions.

Again, I don't want it to appear as if we're in opposition to our railways. That's not the position we take. About 20% of the revenue is from grain. We're simply in a position where the world has shifted, and we would like the opportunity to allow interswitching. We talk about climate change and these sorts of the things. It's cost prohibitive to move grain by truck after about 250 kilometres, so we don't want people driving trucks everywhere. Most of our farmers are actually hauling their own grain, so they have a local place they want it delivered to. We're not shippers, so all the negotiation happens between the shipping

nationaux ont envisagé de soutenir la position de l'ATAC sur la gestion des risques liés à la fatigue, puisque cela affecte ces petits aéronefs affrétés. Ce sont eux qui desservent les régions rurales et les régions nordiques, en particulier, de notre pays, et ils sont très affectés par cela.

**M. Morrison :** Merci, sénatrice, de la question.

Nous n'avons pas discuté avec les représentants de l'ATAC de cette question particulière, mais nous nous ferons un plaisir de faire le suivi avec eux, et nous vous en informerons par écrit. Je sais que la question du temps de service en vol a posé quelques problèmes, surtout à certains petits transporteurs, en particulier au chapitre de la disponibilité de la main-d'œuvre et, particulièrement, l'été dernier quand, bien sûr, l'ensemble du système s'est remis en marche. Cela a posé quelques problèmes, mais nous en parlerons avec eux et nous vous répondrons.

**La sénatrice Duncan :** Bien que j'aie parlé de la concurrence et des avantages, il y a aussi un plus grand besoin de coopération dans notre pays. J'apprécie votre approche coopérative. Merci.

**Le sénateur Loffreda :** Ma question est pour les représentants de la Canadian Canola Growers Association et pour M. Carey. Vous avez tous eu beaucoup de temps, mais vous, vous en avez manqué, je suppose. J'aimerais simplement savoir si vous avez d'autres commentaires à faire sur votre évaluation et sur les répercussions du projet de loi C-47 sur votre secteur que vous n'avez pas pu aborder jusqu'à présent. Avez-vous des préoccupations majeures? Avez-vous des préoccupations sur les enjeux dont il a été question ici ce matin ou des contre-arguments concernant le règlement prévu dans le projet de loi C-47 et les répercussions qu'il aura sur votre secteur?

**M. Carey :** Oui, j'apprécie cela.

La Loi sur la mise en œuvre du budget, dans son ensemble qui concerne plus précisément l'interconnexion. Bien sûr, il y a des éléments dans le budget concernant l'agence canadienne de l'eau, très favorables à des modifications du Programme de paiements anticipés, et les taux d'intérêt. Nous sommes le plus grand administrateur de ce système et nous sommes donc profondément touchés par ces décisions.

Encore une fois, je ne veux pas donner l'impression que nous sommes opposés aux chemins de fer. Ce n'est pas notre position. Environ 20 % des revenus proviennent des céréales. Nous sommes simplement dans une situation où le monde a changé, et nous aimerions avoir la possibilité de permettre l'interconnexion. Nous parlons du changement climatique et de ce genre de choses. Il est très coûteux de transporter des céréales par camion après environ 250 kilomètres, nous ne voulons donc pas que les gens conduisent des camions partout. La plupart de nos agriculteurs transportent leurs propres grains, et ils veulent un

companies. They are all included in our coalition of rail shippers that support our position for the most part.

I would suggest that when it comes to the importance of this, we all have bills come due. Most of us have salaries, so you know when our paycheque is going to come in. October, November, December is when farmers get paid for the entire year, essentially, for the most part. It's when they're delivering their grain. Farmers deliver their grain based on global market prices. They're price takers. Canola is a publicly traded commodity on the Chicago Mercantile Exchange. What happens, if a farmer is told the grain elevator is full, they can't deliver this week or next week or the following week, the farmer has no revenue coming in. That is really the primary concern that we bring to the interswitching discussion, just around more tools that we have available for the timeliness for those grains to be delivered is critical.

I might ask Steve if he has any closing comments as it relates to interswitching.

**Mr. Pratte:** As far as some context and character for this conversation we've had this morning, although there might be a theoretical use of this, there are going to be functional limitations to actually those using it and the numbers of cars using it. When you look back at the 2015-16 year, as my colleague said, it was less than 1% of all tonnage from Western Canada moved. In 2016-17, it was around that as well. Really, the whole industry has become much more efficient over the last two decades, with the movement toward unit trains, so trains of 135 or 150 or more cars. By functional constraint, there are really only five places on the Prairies that can handle unit trains. When almost 80% to 90% of all bulk grain is moving in unit trains, even though it's on the books as a tool and an option, there are some functional and engineering limitations on its use. I do appreciate all the comments this morning, but I want to give that kind of flavour. There are some practical implications of geography and engineering that will disallow its use even though it is theoretically there as a regulation.

**Senator Loffreda:** Thank you for those answers, Mr. Carey and Mr. Pratte.

Mr. Morrison, we briefly touched on the complaints issue. If we go back to November 2022, there was a backlog of 27,500 complaints. I do know that the Canadian Transportation Agency has increased capacity to address those complaints with additional funding and internal processing efficiencies. Why the

lieu de livraison local. Nous ne sommes pas des expéditeurs, toute la négociation se fait donc entre les sociétés de transport. Elles font toutes partie de la Coalition des expéditeurs par rail, qui soutient en gros notre position.

Je dirais que, en ce qui concerne l'importance de cette question, nous avons tous des factures à payer. La plupart d'entre nous ont un salaire, nous savons donc quand notre chèque de paie arrivera. C'est en octobre, novembre et décembre que les agriculteurs sont payés pour l'ensemble de l'année, essentiellement, pour la plupart. C'est à ce moment-là qu'ils livrent leurs grains. Les agriculteurs livrent leurs grains en fonction des prix sur le marché mondial. Ils sont des preneurs de prix. Le canola est coté en bourse sur le Chicago Mercantile Exchange. Ce qui se passe, c'est que, quand on dit à un agriculteur que le silo à grains est plein, il ne peut pas les livrer cette semaine-là ou la semaine suivante ou la semaine d'après, et il ne touche aucun revenu. C'est vraiment la préoccupation principale que nous soulevons, dans la discussion sur l'interconnexion, c'est qu'il est essentiel de disposer d'un plus grand nombre d'outils pour que les grains soient livrés plus rapidement.

Je pourrais demander à M. Steve Pratte s'il a des commentaires de clôture concernant l'interconnexion.

**M. Pratte :** En ce qui concerne le contexte et le caractère de la discussion que nous avons eue ce matin, même s'il pourrait y avoir une utilisation théorique, il y aura des limites fonctionnelles pour ceux qui l'utilisent et pour le nombre de voitures qui l'utilisent. Comme l'a dit mon collègue, lorsque l'on regarde l'année 2015-2016, cela représentait moins de 1 % de l'ensemble du tonnage transporté en provenance de l'Ouest canadien. En 2016-2017, cela représentait environ la même chose également. En fait, l'ensemble du secteur est devenu beaucoup plus efficace au cours des deux dernières décennies, avec le passage aux trains-blocs, soit les trains de 135 ou 150 wagons ou plus. En raison des contraintes fonctionnelles, il n'y a en réalité que cinq endroits dans les Prairies qui peuvent accueillir des trains-blocs. Quand près de 80 à 90 % des grains en vrac sont transportés dans des trains-blocs, même s'il s'agit sur papier d'un outil et d'une option, leur utilisation est soumise à certaines limites fonctionnelles et techniques. J'apprécie tous les commentaires de ce matin, mais je voulais apporter cette nuance. Il y a des considérations pratiques liées à l'emplacement géographique et à l'ingénierie, qui empêchent de les utiliser, même s'il s'agit théoriquement d'un règlement.

**Le sénateur Loffreda :** Merci de ces réponses, monsieur Carey et monsieur Pratte.

Monsieur Morrison, nous avons parlé brièvement de la question des plaintes. Si l'on remonte à novembre 2022, il y avait un arriéré de 27 500 plaintes. Je sais que l'Office des transports du Canada, l'OTC, a augmenté sa capacité à traiter ces plaintes grâce à un financement supplémentaire et à

increased complaints? We do know there was COVID and a lack of resources. Many industries have experienced that, but I think it's far behind us at this point in time. What is the trend, and when will that backlog come back into line? Do you see it coming back into line? Do you see complaints in the future decreasing? It is a major issue.

**Mr. Morrison:** Thank you for the question.

The best way to address a complaint system is to have an air travel system in which there are no disruptions or delays in the first place so that there are no complaints. That is why we've been calling for a strengthening of the overall air travel system, so that we can actually not have passengers having to go to the CTA in the first place.

Why are we seeing that increase in complaints to the CTA? I think, first of all, there was still a lag from the summer of 2022. We can talk at another time, perhaps, about some of the causes for that, but, clearly, that was a significant disruptive event, and then, of course, over the holiday period where we had a very unique weather event which did impact the entire North America air travel system. We saw a significant increase in complaints as a result of that weather event over the holidays.

You asked if we will see, essentially, a levelling off or a decrease. Again, I can't speak to that, but if I were to look into my hypothetical crystal ball, I would suggest that because we have seen travel overall improve since the start of the year — I mentioned the numbers from Air Canada over the May long weekend are promising as we head into the busy summer season — I would hope that we would see a decrease in that number. Again, part of that will rely on the CTA to clear the backlog that was there. As you correctly said, they have recently received some resources to do that.

I hope we will see that backlog decrease, but again, the best way to ensure that we don't have a backlog in the future is to put in place a system in which passengers don't have to go through that system in the first place.

**Senator Loffreda:** Thank you.

**The Chair:** To the witnesses, thank you very much for your comments, answering the questions and the statements that you've made. It's been very informative and enlightening. Please submit your written response through the clerk, and you've also said that you had some documents you would like to share with the committee.

l'augmentation de l'efficacité du traitement à l'interne. Pourquoi le nombre de plaintes a-t-il augmenté? On sait qu'il y a eu la COVID et un manque de ressources. De nombreuses industries ont vécu cela, mais je pense que c'est loin derrière nous, à l'heure actuelle. Quelle est la tendance, et quand rattrapera-t-on ce retard? Pensez-vous qu'on le rattrapera? Pensez-vous que le nombre de plaintes diminuera à l'avenir? C'est un enjeu important.

**M. Morrison :** Merci de la question.

La meilleure façon de traiter un système de plaintes, c'est d'avoir un système de transport aérien où il n'y a pas de perturbations ni de retards, en premier lieu, pour qu'il n'y ait pas de plaintes. C'est pourquoi nous avons demandé le renforcement de l'ensemble du système de transport aérien, pour que les passagers ne se plaignent pas à l'OTC, en premier lieu.

Pourquoi constate-t-on cette augmentation du nombre de plaintes auprès de l'OTC? Je pense que, tout d'abord, il y avait encore un retard, accumulé à l'été 2022. Nous pourrions peut-être parler à un autre moment de certaines des causes de ce problème, mais, clairement, c'était un événement perturbateur important, puis, bien sûr, pendant la période des Fêtes, il y a eu un événement météorologique unique qui a eu des répercussions sur l'ensemble du système de transport aérien de l'Amérique du Nord. Nous avons constaté une augmentation importante des plaintes en raison de cet événement météorologique qui s'est produit pendant ces congés.

Vous avez demandé s'il y aura, essentiellement, une stabilisation ou une diminution. Encore une fois, je ne peux pas répondre à cette question, mais, si j'essayais de prédire l'avenir, je dirais que, puisque nous avons constaté une amélioration générale des voyages depuis le début de l'année — j'ai dit que les chiffres provenant d'Air Canada au cours de la longue fin de semaine de mai étaient prometteurs à l'approche de la saison estivale chargée —, j'espère que l'on verrait ce nombre diminuer. Encore une fois, une partie de cela dépendra de l'OTC, qui devra éliminer l'arriéré accumulé. Comme vous l'avez bien dit, il a récemment reçu quelques ressources pour le faire.

J'espère que cet arriéré diminuera, mais encore une fois, la meilleure façon de s'assurer qu'on n'aura pas cet arriéré à l'avenir, c'est de mettre en place un système dans lequel les voyageurs n'auront pas à recourir à cela, en premier lieu.

**Le sénateur Loffreda :** Merci.

**Le président :** Merci beaucoup à tous les témoins de leurs commentaires, de leurs réponses aux questions et des déclarations qu'ils ont présentées. C'était très instructif et utile. Veuillez soumettre vos réponses par l'intermédiaire de la greffière; vous avez également dit que vous vouliez communiquer certains documents au comité.

Honourable senators, I'd like to inform you that our next meeting will be tomorrow, Wednesday, May 31, at 6:45 p.m. to continue our study on the subject matter of Bill C-47.

Before adjourning, on behalf of the entire committee, I would like to thank the entire support team for this committee, those in the front of the room as well as those behind the scenes. Thank you all for your work which contributes enormously to this committee being able to do its work vis-à-vis the budget. Canadians are following very closely.

(The committee adjourned.)

Honorables sénatrices et sénateurs, je tiens à vous informer que notre prochaine séance se tiendra demain, le mercredi 31 mai, à 18 h 45, pour poursuivre notre étude sur la teneur du projet de loi C-47.

Avant de lever la séance, au nom de l'ensemble du comité, j'aimerais remercier toute l'équipe de soutien de notre comité, ceux qui sont dans la salle et ceux qui sont dans les coulisses. Merci à tous du travail que vous faites pour que le comité puisse faire son travail sur le budget. Les Canadiens suivent cela de très près.

(La séance est levée.)

---